

X Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2013.

El entramado conflictivo de la traza de la AU 3.

Ramiro Perez Ripossio.

Cita:

Ramiro Perez Ripossio (2013). *El entramado conflictivo de la traza de la AU 3. X Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-038/202>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

X Jornadas de sociología de la UBA

20 años para pensar y repensar la sociología

Nuevos desafíos académicos científicos y políticos para el siglo XXI

1 a 6 de julio de 2013

Mesa 6: La ciudad desde los márgenes: actores, conflicto y acceso a la ciudad

Título: “El entramado conflictivo de la traza de la AU 3”.

Ramiro Perez Ripossio. UBA FSOC.

La última “dictadura militar” en Argentina (1976-1983) impulsó una importante transformación del espacio urbano en la Ciudad de Buenos Aires, mediante un conjunto de políticas que poseían el objetivo de restringir el derecho a la ciudad por parte de los sectores populares. La erradicación de villas de emergencia, el establecimiento de un nuevo código de planeamiento urbano, la relocalización industrial y el plan de autopistas urbanas fueron las principales políticas aplicadas y orientadas al objetivo antes mencionado.

Esta ponencia se centra en la caracterización del plan de autopistas urbanas diseñado por el arquitecto Laura en el marco de la intendencia de Osvaldo Cacciatore. Este plan consistía en la construcción de un conjunto de autopistas que atravesarían la ciudad logrando la “modernización” del espacio urbano priorizando el uso del automóvil como principal medio de transporte y facilitando los accesos a la ciudad por medio de este.

El objetivo central del trabajo consistirá en indagar el conflicto suscitado por la inconclusión de la AU 3 o autopista central. Esta “faraónica” obra pretendía unir el Norte y Sur y debía ser llevada a cabo mediante la expropiación y demolición de unas 800 viviendas. Las expropiaciones fueron realizadas por medio de un sistema de indemnizaciones a los propietarios, pero la mayoría de las demoliciones no se efectuaron, por lo tanto, comenzaron a generarse numerosas ocupaciones en esas viviendas por parte de sectores populares cuyas condiciones de vida se veían cada vez más deterioradas.

Advertencia preliminar

Esta ponencia fue escrita en consonancia con un trabajo de investigación desarrollado en el Taller del Cambio Social de la cátedra Marín de la Universidad de Buenos Aires en la Facultad de Ciencias Sociales. Por cuestiones de limitación

de extensión algunas fuentes primarias creadas durante la investigación no serán citadas explícitamente.

Introducción

La presente ponencia caracterizará el conflicto generado por el proyecto e inconclusión de la AU 3 propuesto durante la intendencia de Cacciatore. Nos encargaremos del estudio de este conflicto social suscitado en la traza de la AU 3 atendiendo las ocupaciones efectuadas en las viviendas parcialmente demolidas y totalmente expropiadas que la intendencia de la Ciudad de Buenos Aires llevó a cabo para construir dicha autopista. Para ello identificaré las principales asociaciones vecinales que intervinieron en el conflicto y la relación que entablaron con las distintas intendencias de la Ciudad de Buenos Aires, recurriendo a una sistemática periodización.

Para iniciar esta tarea resulta necesario describir brevemente el plan de autopistas urbanas.

El plan de autopistas urbanas se trataba de un mega proyecto que contenía una red de autopistas con peaje atravesando la ciudad de Buenos Aires, Argentina, sumando 74 kilómetros de vías rápidas. Del proyecto inicial, solamente dos de las nueve autopistas fueron inauguradas: la 25 de Mayo (Autopista Urbana 1) y la Perito Moreno (Autopista Urbana 6). Se realizaron cientos de expropiaciones de terrenos, y muchos de ellos fueron abandonados al no concretarse los trazados planeados. (Wikipedia.org).

El proyecto fue ideado por el intendente Osvaldo Cacciatore, entonces es necesario saber un poco más de la iniciativa que la intendencia de la Ciudad de Buenos Aires pretendía llevar a cabo. Cacciatore, tenía rango de brigadier en la dictadura, fue el intendente de Bs. As durante el periodo 1976 -1982. Su gestión al frente de la ciudad fue polémica por las obras que llevó adelante y también por aquellas que sólo quedaron como propuestas (construcción de autopistas, erradicación de villas, relocalización de emprendimientos productivos y modificación del código de planeamiento urbano). Cacciatore defendió siempre su trabajo, que, con adherentes y críticos, cambió buena parte del diseño de la Capital Federal. El plan de autopistas fue su emblema.

Cuando asumió, a comienzos de la última dictadura, abrazó la idea de preparar la ciudad para recibir con otra cara el Mundial de fútbol. El costo económico o social no detuvo a Cacciatore. Tres mil casas fueron expropiadas para cortar en dos el tejido urbano porteño y levantar la autopista que unió el sudoeste de la ciudad con el centro. Los datos conocidos demostrarían que se gastaron más de 1000 millones de dólares en esa vía rápida de tránsito. Su plan resultaba más ambicioso y abarcaba la construcción de al menos nueve autopistas en la Capital Federal. Con el tiempo se harían algunos tramos de los proyectados, como la unión del extremo norte de la avenida 9 de Julio con la Costanera cercana al Aeroparque, o

el acceso entre La Plata y la ciudad. Otro proyecto fue el inter-rama que se trataba de un enorme parque de diversiones, terminando con el ex intendente ante la Justicia a fines de los '80. Cacciatore pensaba que esa obra tendría más de 15 millones de visitantes por año y distinguiría a la ciudad como un punto de atracción mundial. Su descomunal torre quedó como mudo testigo de una idea que fracasó.

El proyecto fue producto de un acuerdo entre Cacciatore y la provincia de Buenos Aires, es otra propuesta de emprendimiento gigantesco que quedó sólo como descomunal depósito de basura. La erradicación de villas en la ciudad fue otro sello del estilo de Cacciatore, que, como buena parte de su administración, tuvo tantos defensores como opositores. Seis años exactos duró su intendencia. El 1° de abril de 1982, Cacciatore dejó su despacho. (Wikipedia.org).

Marco Teórico

Para el desarrollo de este trabajo de investigación nos parece relevante definir una serie de conceptos que nos serán de utilidad para la realización del análisis.

En primer lugar, es fundamental puntualizar la noción de conflicto social, ya que creemos que nuestro objeto de estudio se asemeja sin lugar a dudas a esta forma de conflicto.

La definición que tomamos para acercarnos a sus dimensiones es la de Lewis Coser: "...es una lucha por los valores y por el estatus, el poder y los recursos escasos, en el curso de la cual los oponentes desean neutralizar, dañar o eliminar a sus rivales. Un conflicto será social cuando trasciende lo individual y proceda de la propia estructura de la sociedad".

El conflicto que vamos a exponer en el desarrollo de este trabajo expresa ante todo la tensión entre el espacio público y privado de acuerdo a como lo conciben los actores en juego en el ámbito urbano.

El contexto global en el que se enmarca el conflicto es en el de los denominados "nuevos movimientos sociales", refiriéndonos a su emergencia a partir de la década del 1960. Más allá de las divergencias en torno a este término, podemos observar que en la segunda mitad del siglo XX comienzan a darse en el espacio social conflictos que no están directamente relacionados con la existencia y lucha entre las clases sociales. En este sentido, las asociaciones vecinales que vamos a caracterizar parecen enmarcarse dentro de esta categoría debido al carácter de su acción y el contexto en el que ocurre su desarrollo. De cualquier manera no creemos que exista un desplazamiento de los conflictos hacia un ámbito no clasista, sin embargo algunos de ellos ya no pueden explicarse mediante las categorías tradicionales diseñadas por el marxismo.

Para cumplir con esta perspectiva nos parece fundamental retomar la categoría "movimiento social", entendida como la agrupación no formal de individuos u organizaciones dedicadas a cuestiones socio-políticas que tiene como finalidad el cambio social, cambio que se lleva a cabo mediante acciones colectivas que trascienden un plano meramente individual y psicológico.

Además recuperaremos algunas de las estructuras propuestas por Sidney Tarrow en “El poder en movimiento. Los movimientos sociales la acción colectiva y la política”. En este libro, el autor realiza una sistemática conceptualización acerca del conflicto y de la estructura de movilización. En este sentido, los movimientos sociales son grupos de individuos guiados por una demanda común que para su satisfacción emplean los recursos disponibles que les permiten actuar aprovechando las oportunidades políticas que les brinda la realidad. Por oportunidades políticas entiende “...dimensiones consistentes- aunque no necesariamente formales permanentes o nacionales- del entorno político, que fomentan o desincentivan la acción colectiva entre la gente” (Tarrow; 1994). De este modo, las oportunidades políticas se dan de acuerdo al grado de articulación y relación que el movimiento tenga con el sistema político y a su vez estas condicionan la acción llevada a cabo por los grupos sociales. Las oportunidades políticas dependen del grado de apertura del sistema político, de la estabilidad de las elites dominantes, de la capacidad de los movimientos en contar con apoyo de sectores dominantes y la capacidad del Estado para reprimir las acciones (Cardoso; 2002). Por otra parte los movimientos sociales poseen recursos que movilizan en la lucha para lograr la satisfacción de sus demandas. Estos recursos pueden ser económicos y organizativos, como por ejemplo: sumar miembros al grupo, mantener un cierto grado de compromiso, contar con apoyo externo, influir en decisiones públicas, etc. (Cardoso; 2002). Por último, la dinámica del conflicto estará compuesta por dos factores más: las estrategias que despliegan en el conflicto y las expectativas de carácter racional que se dan durante el proceso.

A su vez las condiciones para mantenerse dentro del conflicto son: autonomía intelectual de los dirigentes, niveles mínimos de tolerancia política, capacidad organizativa, cohesión interna y niveles mínimos de estatus económicos y políticos.

Por otra parte, nos parece pertinente retomar “La guía de metodológica para la gestión del medio ambiente, del Observatorio Latinoamericano de conflictos medioambientales”. En ella encontramos sistematizado el conflicto de un modo similar al de la teoría de la administración de recursos vista anteriormente. Esta guía se enfoca particularmente en los conflictos medioambientales pero resulta de gran utilidad para aplicar algunos de sus ejes a conflictos de distinta naturaleza. Nos resultó relevante la distinción entre “problema” y “conflicto” entendiendo el último como aquello que se da cuando los actores en juego llevan a cabo acciones. Es decir para que un problema se transforme en conflicto deben existir acciones de las partes.

Sin lugar a dudas, tomamos como referencia el libro de Oscar Oszlack “Merecer la ciudad”, sobre todo en lo pertinente a la caracterización de la dictadura y su transformación de la ciudad. También resulta fundamental tener presente el concepto de “derecho al espacio urbano”, entendido como: “...la capacidad de fijar el lugar de residencia o de localización de la actividad económica dentro del espacio...”. (Oszlack; 1983). Consideramos que el conflicto que presenta este estudio tiene como eje fundamental el derecho a la ciudad, derecho que se construye legítimamente de acuerdo a cada época particular como resultado de la lucha entre los actores que intervienen en el espacio urbano. En este sentido, la variable localización juega un lugar fundamental porque permite entender que los

bienes y servicios que brinda la ciudad se encuentran desigualmente distribuidos y por lo tanto el lugar de residencia implica poder o no acceder a ellos (Oszlack; 1983).

Otras consideraciones que extrajimos del libro del autor se relacionan al inicio de las expropiaciones por parte de Cacciatore para la realización de las autopistas y las tensiones generadas a partir de ello. Asimismo se utilizaron las caracterizaciones del CEAMSE y la creación del "Cinturón Ecológico" que tenía en mente la dictadura para disminuir el impacto ambiental.

Para la periodización del conflicto que presentamos en el desarrollo hicimos uso del libro de Carla Rodríguez "El cielo por asalto", en donde explica la etapa actual de la ciudad latinoamericana enmarcada en la globalización y el neoliberalismo como consecuencia del abandono del Estado de bienestar y la forma de producción fordista. Además la autora realiza un minucioso análisis de las intendencias de la ciudad de Buenos Aires refiriéndose a la relación entre el municipio y los sectores populares en cuanto a la problemática de la vivienda en la traza de la ex AU 3.

Otro trabajo que aportó conceptualizaciones para la dimensión acerca de la construcción de la otredad fue el realizado por la Universidad Nacional Rosario, denominado "Fronteras Urbanas. La construcción del otro, Uso y Apropiación de un Espacio Urbano". En este trabajo encontramos nociones relativas a la conformación del espacio urbano y declaraciones de los vecinos propietarios y ocupantes que nos permitieron comprender más sus acciones.

Uno de los principales conceptos que debemos señalar es el de cambio social, por el mismo vamos a entender, la totalidad de las modificaciones que dentro de un cierto periodo se producen en la estructura de una sociedad. En contraposición a los conceptos de progreso social y de desarrollo social, el concepto de cambio social no implica indicación alguna sobre la dirección en que el cambio se efectúa. La problemática sociológica del cambio social no consiste, pues en la dirección del movimiento, sino que el hecho de que en la sociedad, como sistema de independencia que es, los cambios estructurales en un sector provocan tensiones y procesos de adaptación en otros. La actual teoría del cambio social surge especialmente con William F Ogburn (1922). En las sociedades occidentales modernas se cree que la técnica orienta el cambio cultural-social, es decir, que la técnica constituye la variante independiente cuya continua modificación en el sentido del progreso técnico en otros sectores de la sociedad provoca tensiones y procesos de adaptación que exigen mucho tiempo. Según esta teoría, existe en la sociedad un equilibrio hipotético para cada momento determinado por el estado correspondiente de cada técnica. Puesto que el progreso técnico es continuo y se efectúa rápidamente, puede suceder que aquellos procesos de adaptación que precisan más tiempo no puedan llegar a su meta hipotética.

Diferentes políticas aplicadas en la AU 3

Conflictividad social y propuestas de los vecinos en las distintas etapas del país y de la Ciudad.

Cuando en 1976 Osvaldo Cacciatore asumió la intendencia de la Ciudad Buenos Aires comenzaron a impulsarse una serie de políticas públicas tendientes a generar una transformación del espacio urbano. En este sentido, la construcción de autopistas urbanas iba a desplegar un conflicto radicalmente importante involucrando a numerosos actores sociales.

En principio, el plan fue realizado en un contexto de “dictadura militar” en un marco de fuerte represión social que tenía como principal objetivo disciplinar a buena parte de la sociedad y emprender una radical transformación restrictiva del espacio urbano. Asimismo, el gobierno de la ciudad pretendía impulsar un plan de modernización mediante la construcción de un conjunto de autopistas que atravesarían la ciudad implicando numerosas expropiaciones de viviendas. Además el proyecto iría acompañado del diseño de un “cinturón ecológico” que rodearía la ciudad de Buenos Aires limitando la contaminación ambiental debido a la importante circulación de vehículos.

A continuación presentaremos una periodización del conflicto describiendo los ejes de tensión de acuerdo a las distintas etapas históricas que involucraron a los distintos actores sociales.

1977-1982. La dictadura en la ciudad: la intendencia de Cacciatore

Sin lugar a dudas la “dictadura militar” de estos años pretendía efectuar una transformación radical del espacio urbano. En este sentido, el principal eje del conflicto iba a girar en torno a las masivas expropiaciones que la intendencia de la ciudad pretendía realizar para llevar a cabo el plan mencionado anteriormente. Las expropiaciones afectaron a unos 800 propietarios que debieron abandonar sus viviendas, muchas de ellas no fueron demolidas, siendo ocupadas ilegalmente por personas en situación de vulnerabilidad. El sector de la traza que registró mayor cantidad de ocupaciones fue el 5 que va de Av. Congreso hacia Av. De Los Incas, desatando una lucha por ese espacio entre el municipio y los ocupantes por el alto valor de los inmuebles.

Por otra parte, comenzaron a hacerse notar los reclamos y quejas de los “vecinos propietarios” afectados debido a que las expropiaciones se harían de acuerdo a criterios de tasación establecidos por el municipio. En definitiva los propietarios no podían cuestionar el valor de su vivienda que era fijado por el Estado, con lo cual se realizaron expropiaciones que representaban tan sólo un 60 % del valor real de la propiedad (Oszlack; 1985). Además al propietario del inmueble se lo consideraba como un individuo aislado, sin reconocer su carácter de sujeto perteneciente a una comunidad atravesada por una red de vínculos. El barrio como unidad social iba a ser brutalmente desarticulada.

Los vecinos propietarios comenzaron a organizarse mediante la formación de comisiones intentando obtener respuestas a estas problemáticas. En general su creación fue de modo espontáneo careciendo de articulación y teniendo un escaso impacto en la realidad. Resultaron útiles tan solo para brindar información a los afectados y hacer pública su situación.

Por otra parte, la situación de los inquilinos que habitaban los inmuebles afectados por las expropiaciones, fue aún peor que la de los propietarios. Tan sólo les otorgaban treinta días para dejar las viviendas sin compensación alguna. Hubo situaciones de desalojos violentos y algunas resistencias aisladas.

La intendencia de la ciudad de Buenos Aires estaba dispuesta a seguir adelante con el mega- proyecto sin importar las consecuencias que experimentaban los pobladores. Los vecinos, ya sea propietarios o inquilinos, se organizaron de acuerdo a los escasos recursos que poseían mediante la conformación de comisiones que les permitían reclamar de modo conjunto a las autoridades y expresar su situación en la prensa. El principal problema con el que se enfrentaron fue la incapacidad de articular sus demandas con los partidos políticos, en un contexto dictatorial el espacio para las discrepancias quedaba notablemente reducido. La municipalidad hizo uso de la vaguedad informativa sin dar detalle alguno del procedimiento a seguir hasta pocos días de realizar las intervenciones. Por otra parte las demandas judiciales fueron escasas desalentando a los vecinos a través de indemnizaciones para evitar todo tipo de trabas legales.

A medida que el proyecto avanzaba en su construcción, el intendente Cacciatore era supeditado a innumerables críticas de nuevos actores sociales. Organizaciones profesionales de notable prestigio que nucleaban a arquitectos - que veían con malos ojos la iniciativa de atravesar la ciudad con un entramado de autopistas- y los principales diarios de Capital Federal que hicieron notar su descontento (Oszlak; 1985). A partir de entonces las críticas tomaban un tinte cada vez más político, focalizándose en la falta de planificación del transporte urbano y en otorgarle mayor importancia al automóvil y no a los vehículos de mayor envergadura para el transporte de pasajeros. En este sentido, la construcción de autopistas favorecía a los sectores medios y altos permitiéndoles un rápido acceso a la ciudad, mientras que los sectores populares no harían uso de ellas ya que no circularía el transporte público. Otra de las críticas que se hizo notar por medio de la prensa y de la UCR fue el sistema de financiamiento y cobro por peajes mediante la licitación a empresas. La empresa que logró obtener la concesión fue AUSA (Autopista Urbanas S.A.) garantizándole una alta tasa de ganancia determinada por un mínimo de autos que circularían por día. Esto suponía que el Estado debería otorgarle a la empresa en concepto de garantías importantes sumas que le provocarían déficits.

Como podemos observar, esta etapa ilustra los principales actores involucrados y el eje principal del conflicto en torno al plan de construcción de autopistas. Por un lado, la iniciativa de la intendencia de la ciudad de Buenos Aires era llevar a cabo una política pública radical y con un importante impacto en la población. La decisión no contemplaba el transporte público ni las consecuencias materiales y emocionales que implicaron las violentas expropiaciones. Los “vecinos propietarios” e inquilinos sufrieron el atropello de una dictadura que no los consideraba como miembros de un barrio con historia e identidad. Las soluciones

ideadas por el municipio iban orientadas a indemnizaciones o compensaciones para aquellos que eran propietarios, dejando en desamparo total a los inquilinos. La resistencia tuvo poca articulación con sectores del poder político, los recursos utilizados fueron la organización en comisiones para obtener información y hacer pública su situación y mediante denuncias judiciales aisladas y poco efectivas. Cuando el plan avanzó y la licitación fue otorgada a AUSA, algunos sectores del arco político y de organizaciones de profesionales orientados en planificación urbana criticaron la falta de interés del gobierno por el transporte público y el rol subsidiario del Estado que le aseguraba a la empresa tasas de beneficio elevadas.

1983-1989. El radicalismo en la ciudad

En esta etapa el radicalismo iba a enfrentar un conjunto de problemas relacionados a las ocupaciones. Por un lado, se habían producido una serie de expropiaciones de viviendas que luego fueron ocupadas ilegalmente y por el otro el proyecto no se había llevado a cabo. La intendencia debía tomar una decisión, o bien, continuaba con el proyecto desalojando a los ocupantes o podría intentar regularizar su situación configurando parte del suelo en espacio público.

Los inmuebles expropiados fueron ocupados de manera ilegal por familias que empezaban a experimentar el descenso y empobrecimiento social. La mayoría de las ocupaciones se realizaron en los denominados sectores 5 y 6, en los barrios de Savedra, Villa Urquiza, Villa Ortuzar y Belgrano R. En este sentido nos parece relevante puntualizar algunas cuestiones que hacen a esta cuestión.

Durante la década peronista (1946-1955) los sectores populares vivenciaron una redistribución del ingreso en su favor elevando notablemente su calidad de vida. Con respecto a la vivienda, pudieron acceder a ella mediante un proceso de suburbanización hacia la periferia a través de créditos blandos y planes de vivienda social. La reducción de la jornada laboral y los subsidios al transporte público le permitían a la clase obrera construir su vivienda y dirigirse a sus lugares de trabajo en escaso tiempo y con un bajo costo.

Las décadas posteriores al peronismo se caracterizaron por la alternancia entre democracias débiles y dictaduras militares en un clima de inestabilidad política y represión de los sectores populares. Los créditos para vivienda social se contrajeron y el déficit habitacional se expandió notablemente.

El proceso dejó consecuencias en la sociedad argentina. El ataque a los sectores populares se dio en términos de represión y desarticulación de su poder en tanto clase social. La destrucción del aparato productivo nacional se tradujo en un incremento del desempleo y en la consolidación de una burguesía financiera que alcanzó altas tasas de beneficios. El clima pos-dictatorial se caracterizó por el empobrecimiento generalizado de los sectores más desfavorecidos de la sociedad y por un Estado que había perdido sus capacidades de intervención en la sociedad. De este modo, el problema habitacional no sólo no fue resuelto sino que se agravó aún más. Los sectores populares comenzaron a emplear la estrategia del asentamiento utilizando recursos organizativos con el objetivo de ocupar terrenos fiscales para la construcción de sus viviendas con la esperanza de regularizar su situación en un futuro incierto. En este sentido, esta modalidad ilegal

pero legítima de acceso a la vivienda se encuentra asociada al retorno de la democracia, a la debilidad material y simbólica del aparato represivo del Estado y al cumplimiento de los derechos humanos como eje fundamental del nuevo sistema democrático.

Luego de la caída de Cacciatore en 1982 y el interinato de Cioppo, el intendente alfonsinista Sagüier debía enfrentar los conflictos generados por el proyecto inconcluso de la AU 3. En principio, había dos alternativas posibles: hacer la autopista concluyendo el proyecto o abandonar la idea y reurbanizar la superficie afectada. El gobierno se encontraba en una encrucijada de difícil resolución. La desarticulación del Estado, el crecimiento del déficit público y su falta de capacidad para intervenir en los conflictos complicaban la solución de la problemática.

En 1985 el Estado debió hacerse cargo de la autopista 6 y de la 25 de mayo por las escasas ganancias que otorgaban a las empresas.

Por otra parte, a principios de 1980 “los vecinos propietarios” y “frentistas” (aquellos que vivían frente a la traza) de los barrios en donde se habían instalado los asentamientos comenzaron a formar organizaciones más sólidas que las antiguas comisiones de emergencia.

En este sentido, en este trabajo seleccionamos la Sociedad de Fomento de Belgrano R, la Asociación de Vecinos por la reurbanización de la Au 3 ubicada en Villa Savedra de la cual haremos algunas referencias y la asociación de “vecinos ocupantes” que si bien obtuvo la personería jurídica en el año 2000, desde los inicios de las tomas ya habían comenzado a organizarse.

La sociedad de fomento Belgrano R fue fundada en el año 1981 debido a la lucha encabezada por los vecinos contra un proyecto inmobiliario que pretendía realizar una construcción que excedía los límites permitidos que predominaban en esa área. La intendencia de Cacciatore solicitó un permiso para que la “Cooperativa Partagás” pudiese realizar el emprendimiento, generando así la movilización de los vecinos y la entrega de un petitorio que dio como resultado la reversión del mencionado proyecto (www.sfbelgrano.org).

La conformación de la Sociedad de Fomento, les permitió a los vecinos de Belgrano R disponer de una herramienta organizacional que la utilizarían posteriormente para llevar a cabo iniciativas que resolvieran, a su entender, el problema de las ocupaciones.

De este modo distinguimos las siguientes herramientas que han desplegado a lo largo del conflicto:

- A) Junta de firmas y elaboración de petitorios
- B) Volantes informativos
- C) Comisiones de trabajo

La asociación de vecinos por la reurbanización de la AU 3 desarrolla su trabajo en el barrio de Savedra y surgió directamente debido a la problemática de las ocupaciones. Su principal exponente es Beatriz Loria, una arquitecta que es vecina del barrio y que ha presentado proyectos de urbanización en la Legislatura Porteña. Lamentablemente carecemos de información de las herramientas

organizacionales de las que hacen uso ya que no logramos concretar una entrevista con algún integrante de la asociación, aunque disponemos de noticias que citaremos más adelante.

Por otra parte, otro actor social involucrado en el conflicto eran los “vecinos ocupantes”, es decir, aquellos que habían tomado de modo ilegal los terrenos o viviendas expropiadas y abandonadas en donde se iba a construir la autopista. Los “vecinos ocupantes” pertenecían a los sectores populares que producto del empobrecimiento se vieron obligados a desplazarse en distintas zonas instalándose de modo ilegal en ellas. Cabe destacar que en el caso de la traza de la autopista 3, en algunos casos se trató de una ocupación por “goteo” aislada careciendo de una organización previa y en otros casos hubo participación de los partidos políticos tradicionales mediante “punteros políticos” que ubicaban a sus afiliados en las viviendas expropiadas.

Las principales herramientas con las cuales llevaron a cabo acciones colectivas fueron:

- A) Comisiones de trabajo
- B) Volantes informativos
- C) Recursos de amparo

El conflicto adquiriría una nueva configuración. Ya no se trataba del descontento de un grupo de vecinos por expropiaciones forzadas, ahora los “vecinos propietarios” reclamaban al gobierno porteño una solución para erradicar a los “usurpadores” mientras que los “vecinos ocupantes” pretendían entablar algún canal de diálogo con el gobierno para intentar zanjar su dramática situación habitacional. La intendencia de la Ciudad de Buenos Aires se mostró incapaz de solucionar el conflicto durante estos años, tuvo vaivenes en sus iniciativas y siendo imposible la construcción del autopista no proporcionó soluciones habitacionales. El FONAVI poseía escasos recursos y los intentos por incrementar su presupuesto tuvieron un bajo impacto. En general, el radicalismo se mostró “tolerante” ante las ocupaciones ilegales de viviendas sin dar respuestas mediante un diseño de políticas públicas.

Es importante destacar que desde la apertura del arco democrático existió una tensión entre intentos de desalojos e intentos de regularización por parte de la intendencia de la Ciudad de Buenos Aires. La ordenanza 39921, implementada durante estos años expresaba un primer intento por regularizar a las familias de la traza, ya que existía un reconocimiento de sus derechos que quedaba plasmado en la prohibición de desalojos y en un diseño que permitiría blanquear su situación. Más allá de estas iniciativas no se encontraron soluciones habitacionales duraderas durante el período.

1989-1996. El avance del justicialismo

La llegada del menemismo al poder de modo anticipado en junio de 1989 iba a traer importantes transformaciones en la sociedad argentina. La presión inflacionaria, la desocupación, la deuda pública y el crecimiento de las desigualdades eran algunos de los problemas que el gobierno justicialista debía enfrentar. El Estado argentino venía desarticulándose desde la década de 1970 y su capacidad de intervención se debilitaba. La tendencia mundial indicaba la unipolaridad del mundo bajo el dominio del neoliberalismo, proponiendo la desregulación de los mercados y el abandono de las políticas universales. En este sentido, el menemismo profundizó aún más una situación de desarticulación mediante la privatización de empresas públicas y limitando su intervención en los mercados. La vida material de los sectores populares se veía cada vez más afectada, y seguiría en declive hasta el estallido de la crisis del 2001.

Durante el periodo menemista la ciudad de Buenos Aires tuvo tres intendentes, Grosso (1989-1992), Bouer (1992-1994) y Domínguez (1994-1996).

La intendencia de Grosso, se caracterizó por un intento de dialogar con los sectores más desfavorecidos que habitaban la ciudad, particularmente aquellos que se encontraban en una situación de ilegalidad por ocupación de terrenos o viviendas. Por otra parte, desde el poder ejecutivo nacional comienza a reestructurarse el FONAVI y se establece una nueva ley de financiamiento de la vivienda y la construcción, aunque no tendrán articulación alguna con el municipio local.

En la ciudad también se sancionan decretos y la ley 24 146/ 92 que el artículo nro. 2 establece: *“Los bienes inmuebles descriptos en el artículo 1º que estuvieren destinados a vivienda del personal de los entes mencionados en dicho artículo, y los que estuvieren ocupados por entidades de bien público o familias de escasos recursos, podrán ser transferidos a sus actuales ocupantes en forma onerosa, con facilidades extendidas y tasa de interés preferencial. Las entidades de bien público tendrán el cargo de continuar en el inmueble transferido, con el cumplimiento de los mismos fines. Si el municipio o comuna, donde se encontraran ubicados dichos inmuebles, manifestara su interés en que les sean transferidos para los fines determinados en esta ley, dicha transferencia deberá formalizarse cumplimentando los requisitos establecidos en la presente, con cargo a que el municipio o comuna brinde al ocupante una solución adecuada. En los casos en que el inmueble estuviera ocupado por familias de escasos recursos, deberá darse intervención no vinculante a la Comisión de Tierras Fiscales Nacionales Programa Arraigo, de la Presidencia de la Nación”.*

Son destacables algunas iniciativas, como el proyecto de cooperativa para el reciclado del Recup.- La Boca, el proyecto para otorgarle terrenos a la cooperativa Padelai en San Telmo, se construye el barrio Ramón Carrillo trasladando a las familias ocupantes del proyecto de hospital pediátrico en Warnes, se impulsa un proyecto para solucionar el problema habitacional de familias que viven bajo el autopista 25 de mayo y desde el Consejo Deliberante se aprueban ordenanzas para la construcción de viviendas que estarían destinadas a ocupantes de la AU 3, formalizando un conjunto de delegados.

De cualquier manera, estas iniciativas, salvo algunas excepciones no tuvieron aplicación práctica posible y se interrumpieron luego de que el intendente Grosso se vio envuelto en un entramado de críticas por sospechas de corrupción. Las

ordenanzas habían representado una nueva posibilidad para los “vecinos ocupantes” de regularizar su situación y acceder a una vivienda digna. Es destacable el mayor nivel de dialogo alcanzado durante estos años entre las asociaciones vecinales entre si y la intendencia. Estas instancias de dialogo iban a permitir, al menos, plantear soluciones a la problemática.

Le seguirán Grosso cargo Bouer y Domínguez quebrando en alguna medida la etapa inicial de Grosso en cuanto al diálogo y las iniciativas que apuntaban a resolver el problema habitacional. Sin lugar a dudas, a partir de entonces el programa neoliberal del justicialismo avanza sobre la ciudad de Buenos Aires mediante un conjunto de políticas.

“... en estos años se manifiesta con fuerza la demanda de los sectores concentrados, beneficiarios del proceso de privatizaciones de las empresas y bienes inmuebles del Estado que, para sus actividades e inversiones, requieren espacios de localización central de alta accesibilidad. La ciudad como objeto y soporte de sus negocios exige proyectos de recuperación de áreas centrales (Retiro y Puerto Madero) y la concreción de las obras viales correspondientes (sistemas de autopistas: prolongación de la Av 9 de Julio, articulación con la autopista costera, autopista a La Plata, la Ex-AU3)”. (Rodríguez; 2005)

En este sentido, el municipio procede a realizar una política de expulsión de los sectores populares en áreas que representan zonas privilegiadas de la ciudad por su localización. A esta iniciativa de avance sobre los sectores más desfavorecidos se profundiza un proceso de segregación socio-espacial de los sectores medios y altos hacia la periferia en Country y barrios cerrados teniendo un rápido acceso por medio del automóvil y de autovías construidas en la época.

Además a nivel nacional comenzó a aplicarse un nuevo marco represivo para aquellas familias ocupantes, demostrando una clara defensa de la propiedad privada. Se sancionó una ley propuesta por la UCR permitiéndole al juez el desalojo de las familias ocupantes con previa denuncia del propietario. Por otra parte se incrementan las penas para este tipo de delito y se incorporan figuras penales como la de “instigadores” y “clandestinidad” (Rodríguez; 2005).

Lo anterior demuestra un “giro” en la política hacia la traza de la AU 3, marcado por una intensificación de los desalojos ante la incapacidad de brindar soluciones reales. Como podemos observar la fase menemista a nivel municipal y nacional expresa lo siguiente: en un primer momento, con la gestión de Grosso hay un intento de negociar con los sectores populares ocupantes y establecer soluciones habitacionales. En una segunda instancia, el programa neoliberal avanza llevando a cabo expulsiones de los ocupantes en zonas privilegiadas de la ciudad de Buenos Aires y al mismo tiempo, a nivel nacional se sanciona un marco represivo eficaz en la defensa de la propiedad privada sin brindar acceso a la vivienda.

1996-1999. La gestión de De la Rúa y la ley 324 y 341

En 1996 se inicia la convención constituyente de la ciudad declarando la autonomía de la misma el 1ro de Octubre de ese año. De este modo, la ciudad podría diseñar

políticas más específicas para el ámbito local articulándose cuando fuese necesario a nivel nacional. En 1998 se sanciona la ordenanza 52009 que volvía a restringir los desalojos.

El Concejo deliberante de la ciudad estableció una mesa de negociación entre todos los actores involucrados en la traza de la AU 3 convocando a las organizaciones vecinales de los propietarios y al cuerpo de delegados ocupantes. Se sancionó la ley 324 y paralelamente la ley 341, en el caso de la segunda su objetivo giraba en torno era realojar a los ocupantes brindándoles una situación habitacional y promover la reurbanización del área afectada, la ley 341 que le otorgaba a las cooperativas recursos y créditos necesarios para la edificación de viviendas destinada a sectores de bajos recursos. La ley 324 se había creado exclusivamente para brindar una solución a la problemática de la AU 3, siendo el primer plan aprobado para la recuperación de todos sus sectores. Otorgaba la posibilidad de elegir entre cuatro alternativas de acceso a la vivienda. Créditos blando, compra de la propiedad en la que habitabas, autogestión de cooperativas para la auto-construcción y viviendas multifamiliares para familias en extrema situación de pobreza.

En general, hubo acuerdo de todas las partes para que la legislación se aplique. Para los ocupantes, representaba la posibilidad de acceder a la vivienda solucionando una situación de vulnerabilidad de larga data, era un triunfo de estos sectores populares que durante tantos años habían vivido bajo el fantasma del desalojo. Ellos se reconocían como vecinos e inquilinos, sujetos de derecho y otros argumentaban haber realizado inversiones para mejorar las viviendas abandonadas. La ley abarcaba un abanico de posibilidades para acceder a la vivienda digna

Los “vecinos propietarios” pretendían que la relocalización de los ocupantes se hiciera en otro lado, si bien hubo respeto, en algún punto se diferenciaron de los ocupantes argumentando que ellos habían accedido a sus inmuebles por medio de la vía legal, mercantilizada y respetando su obligación de pagar impuestos. Su descontento giraba en torno a la desvalorización de sus propiedades y a un ambiente barrial que se tornaba cada vez más complejo.

En realidad, los vecinos propietarios rechazaban los asentamientos por dos motivos: el primero de ellos era material. Las propiedades que se encontraban cerca de la traza se desvalorizaban en zonas muy codiciadas de la ciudad como Villa Savedra y Belgrano R. Por otra parte, existía un aspecto simbólico relacionado con la pertenencia legítima a estos barrios que les adjudicaba a los propietarios una clara distinción con respecto a los ocupantes.

Para finalizar, podemos afirmar que la gestión de De la Rúa estuvo marcada por el diseño de la ley 324 y 341 que pretendía solucionar el conflicto consensuando las iniciativas de los distintos actores en juego. En principio y más allá de algunas digresiones, tanto los “vecinos ocupantes” como los propietarios estuvieron de acuerdo con los puntos esenciales de ella. La ley se sancionó en 1999, año en el que el jefe de gobierno renunciaría para asumir la presidencia de la nación. Luego del interinato de Olivera, su sucesor, Aníbal Ibarra iba a heredar un conflicto con innumerables intermitencias.

2000-2006. La alianza en la ciudad

La gestión de Aníbal Ibarra presentó un proyecto mediante la Unidad Ejecutora denominado: “Programa de recuperación de la ex AU3” cuyo objetivo era brindar soluciones habitacionales a los ocupantes y reurbanizar la zona afectada por el incumplimiento del proyecto de construir la autopista 3.

El programa que brindaba una serie de alternativas para otorgar viviendas definitivas a las familias fue presentado por el gobierno de la ciudad junto con las soluciones que se habían alcanzado o que estaban gestándose.

Los siguientes puntos resultan relevantes:

Alternativa 1: una línea de créditos sociales para comprar inmuebles fuera de la Traza, a 20 o 30 años. Hasta la fecha, 68 familias han obtenido su vivienda definitiva mediante esta alternativa.

Alternativa 2: la posibilidad de comprar el inmueble que habitan, también con créditos a 20 o 30 años. Hasta la fecha, 68 familias han obtenido su vivienda definitiva mediante esta alternativa.

Alternativa 3: Presenta dos variantes:

1) La construcción de vivienda nueva “Llave en mano” a través del Instituto de Vivienda de la Ciudad (IVC). Actualmente están en ejecución de obra, en distintos niveles de avance, 51 unidades de vivienda en los terrenos ubicados en Estomba 1148/50, Giribone 840 y Giribone 1328/30, como primera fase de esta Alternativa. Para la adjudicación de estas primeras viviendas, se han inscripto 172 familias beneficiarias.

2) La autogestión, alternativa que promueve la organización de los pobladores en la gestión colectiva de la Vivienda con asistencia técnica y financiera del Gobierno. Recientemente se aprobó el primer Proyecto de Autogestión a cargo de la Asociación Civil Sembrar Conciencia para la construcción de 8 unidades de vivienda en el terreno ubicado en Virrey Loreto 3761.

Alternativa 4: Presenta dos variantes:

1) La autoconstrucción de viviendas para las familias de extrema pobreza, en terrenos patrimonio de la Ciudad, con subsidio de materiales y asistencia técnica. Hasta la fecha existen 7 obras en marcha que darán solución a 39 familias beneficiarias. Estas

obras en ejecución están ubicadas en Estomba 1167 (5 viviendas), Jufre 830 (4 viviendas), Santos Dumont 3529 (5 viviendas), Tronador 1123 (5 viviendas), Holmberg

1283/87 (5 viviendas), Tronador 1141/49 (6 viviendas) y Charlone 1627 (9 viviendas).

2) El comodato vitalicio otorgado a los mayores de 60 años. Hasta el momento se ha otorgado 25 soluciones habitacionales mediante esta alternativa.

Por otra parte el proyecto preveía una reurbanización por zona afectada haciendo hincapié en la recuperación del espacio público. Los puntos más relevantes los presentamos a continuación:

- Una avenida con boulevard central y ensanche de veredas, sobre la traza de las calles Holmberg y Donado. Se establece que su diseño paisajístico, equipamiento, iluminación y forestación conformará una unidad formalmente integrada al conjunto de los espacios verdes del distrito.

- La organización de plazas:

- En el extremo norte del proyecto Congreso-Holmberg- Quesada -Donado.
- Entre las calles Sucre-Holmberg-Echeverría-Donado.
- Zonas de renovación Urbana para la reestructuración vial del sector:
 - Para la solución del conflicto vial en la intersección de las calles Holmberg y Donado con la traza del ferrocarril.
 - Para la resolución del nodo vial del encuentro de las mismas con las Avenidas de los Incas, Álvarez Thomas y Chorroarín.
- La inclusión de nuevos equipamientos comunitarios: Las parcelas ubicadas en las dos manzanas comprendidas entre calles Monroe y Pedro Rivera están destinadas a la localización de diversos equipamientos de escala barrial y urbana, los que podrían ser establecimiento educativo, centro de atención primario de salud, biblioteca local, salón de exposiciones, salón de conferencias.
- El tendido de las infraestructuras necesarias.
- Un amanzanamiento, división parcelaria y normas urbanísticas que articulan el tejido existente con una nueva calificación del espacio público, en pos de generar una nueva identidad.
- Mecanismos para el fraccionamiento, la subdivisión y la venta de las parcelas. Se establecen los mecanismos de gestión y financiamiento económico para la realización tanto de la operación urbanística como para la respuesta a las necesidades de los beneficiarios.

La gestión de Ibarra estuvo marcada por intermitencias en cuanto a la aplicación de la legislación anteriormente mencionada. Podemos decir, que en el caso de los ocupantes, hubo situaciones muy heterogéneas, ya que por un lado se efectuaron créditos para viviendas y se llevaron a cabo algunos planes de viviendas sociales en lo referido a la auto-gestión en cooperativas, el gobierno impuso innumerables restricciones impedir que se lleven a cabo.

En el año 2003 ante el déficit habitacional que experimentaba la ciudad y el país se crea el Instituto de la Vivienda (IVC) que tenía como objetivo dar una respuesta eficiente a la problemática, tal como expresa el diario Clarín:

*“Entre los argumentos para su creación figura el hecho de que el IVC tendrá “mayor autarquía” que la CMV y su **funcionamiento descentralizado permitirá ahorrar tiempo y gastos burocráticos**”.* (Diario Clarín; 2003).

Por otra parte, y en relación a los “vecinos propietarios” hubo algunos enfrentamientos con el Gobierno de la ciudad debido a cuestiones claves acerca de cómo se iba a proceder para llevar a cabo la reurbanización de la AU 3.

Por un lado, desde AVRE y con Beatriz Loria como principal exponente se pretendía llevar cabo la recuperación del espacio público mediante la creación de espacios verdes en la zona de Villa Urquiza. El proyecto planteaba esencialmente lo siguiente:

Proyecto de Ley Ex AU3 Expte N 3130 – P – 2007 actual Expte. N 222-P-2009

Cuyo concepto básico sintetiza que:

Por tratarse de tierras públicas expropiadas para un fin que no se cumplió deben quedar en el 80% de su superficie para un uso público, un PARQUE PÚBLICO y paseo peatonal de libre acceso para todos, continuando la Av. - Parque tal como viene desde Saavedra, que puede incluir algún edificio público.

Todo el sector se someterá a Concurso Público Interdisciplinario de Proyecto de Ingeniería vial, diseño urbano y arquitectura llamado por la Sociedad Central de Arquitectos.

Una porción menor constituida por el 20% del total, para armonización del entorno, pasará al mercado privado por la venta en licitación pública con las características de los distritos residenciales de los alrededores, R2b1 y U28 respectivamente. (Proyecto de ley de AVRE)

Como podemos observar se trataba de un proyecto que hacía hincapié en la creación de espacios verdes en un 80% dejando un 20% disponible para ser usufructuado por el mercado de inmuebles privado.

Además cuestionaban la falta de soluciones habitacionales para los “ocupantes” en la medida que los recursos del instituto de la vivienda crecían.

“Durante el año 2007 y por confirmación ante la Comisión de la Vivienda de la Legislatura, por el informe presentado por el ex -coordinador Sr. Ahuad fueron otorgados fondos especiales para el realojamiento de los ocupantes, solicitados por nuestras gestiones personales realizadas ante legisladores, para colaborar en la continuación de la resolución del problema de la vivienda de estas familias.

***\$ 5.000.000** otorgados a la Escribanía General de Gobierno para el Programa Ex AU3 se sumaron al monto de **\$ 3.200.000** desafectados del año anterior por el Ministro de Planeamiento que fueron restituidos a la partida para de ese año, también como resultado de las presiones ejercidas por nuestra asociación.*

*.Un TOTAL: **\$ 8.200.000-** aportados para resolver el problema de la vivienda de las familias de la traza por nuestras gestiones solidarias, un monto que se presentó como extraordinario fue desactivado en menos de un mes de verano por esa misma gestión.”*
(Declaración de AVRE)

Con respecto a la Sociedad de Fomento Belgrano R, creían que el proyecto de AVRE era de muy difícil aplicación.

“O sea, la arquitecta Loria era una de las integrantes que reunía un grupo de vecinos, ella no era vecina Lindera de la traza vive o vivía por la calle Mariano Hacha son 200 metros de la traza pero bueno estaba en la zona y ella la propuesta de ella no era mala porque ella decía bueno que hay más o menos entre un 10 y un 20 % de demoler pero dejar un 10 o un 20 % de edificación y un 80% de parque suena muy lindo, el problema era que este era prácticamente irrealizable si vos lo analizabas porque primero había que indemnizar a todos los ocupantes o buscarles alojamientos porque se habían hecho convenios...” (Entrevistado; Joaquín Ferrado).

Las críticas de los vecinos de Belgrano R referían a la aplicación del proyecto de AVRE, tiempo después se inclinarían por la iniciativa de vender los terrenos de la traza a emprendimientos inmobiliarios que respetaran la fachada histórica del barrio.

La gestión de Ibarra estuvo caracterizada por la herencia de la ley 324 que no fue aplicada cabalmente. Si bien, hubo soluciones habitacionales mediante la creación del instituto de vivienda, al cual se le asignaron mayores recursos, no se alcanzó una solución definitiva.

Por otra parte, observamos que en estos años se registra un desplazamiento del conflicto hacia la problemática medioambiental, marcado por la creación de espacios públicos y verdes.

La gestión de Macri. 2007-2013

El periodo de Macri en el gobierno de la ciudad va a impactar notablemente en la traza de la AU 3. En esta etapa distinguimos tres instancias muy significativas para el conflicto:

- A) Desalojos a “vecinos ocupantes” para lograr una reurbanización excluyente.
- B) La Corporación “Puerta Norte”
- C) La ley 3396

Desalojos y subsidios. Una solución excluyente

A partir de 2008 y con la promulgación del decreto 1521/05 que apuntaba a realizar desalojos a través de subsidios a las familias ocupantes. Tal como lo expresa el jefe de gabinete porteño Rodríguez Larreta:

“Despacito, en silencio, se van haciendo desalojos” (Diario Página 12; 2009).

La argumentación del gobierno de la ciudad era que el decreto desalojaba a familias que corrían peligro, ya que sus viviendas se encontraban en estado ruinoso. Luego, se sancionó el decreto 1165/08 cuya modificación esencial respecto del anterior radicaba en modificar los montos por desalojos a las familias afectadas quitándoles además la posibilidad de acceder a créditos hipotecarios municipales. El decreto apuntaba a recuperar los codiciados terrenos del sector 5 de la traza. En general, la iniciativa fue bien vista por los “vecinos propietarios” ya que relocalizaba a los ocupantes permitiendo la revalorización de las propiedades en la zona.

La Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires expresa al respecto:

“Por su parte, el Decreto 1165/08 se caracterizó por el método compulsivo de ejecución. En este sentido, se puede afirmar, tal como surge del informe adjunto, que la implementación del mismo se concentró en anular el carácter voluntario de la adhesión, condicionando a los destinatarios a través de intimaciones de

desalojos administrativos realizados por la Dirección General de Administración de Bienes y decretos del Poder Ejecutivo. Esta circunstancia, sin dudas, condicionó los resultados alcanzados, y dio lugar al cuestionamiento judicial por intermedio de distintos amparos, en los que como medida cautelar se ordenó la suspensión de todos los desalojos dispuestos en el marco de este Decreto”.

Cabe destacar, que estas medidas fueron acompañadas del veto a la ley de emergencia habitacional.

“Al firmar el veto, el jefe de Gobierno, Mauricio Macri, deja abierta la puerta para el desalojo de unas setecientas familias que ocupan la traza de la ex AU3, un conjunto de viviendas que fueron expropiadas para la construcción de una autopista que nunca se hizo y están ocupadas por familias desde hace más de veinte años.” (Ídem anterior).

La ley de emergencia habitacional prohibía los desalojos compulsivos hasta no haber brindado una solución habitacional estable.

Los “vecinos ocupantes” ante el avance del Gobierno de la Ciudad mediante este sistema de desalojo, van a responder mediante la “herramienta judicial” presentado recursos de amparo que les permitían frenar los desalojos.

“...la abogada Natalia Belmont, del grupo Enlace Cual Derecho, que asiste a las familias afectadas. “Desde entonces comenzaron las intimaciones a desalojos administrativos, es decir, no por la vía judicial”, agregó la abogada. Por esa razón, la organización presentó en diciembre un recurso de amparo en favor de las familias intimadas, al que la jueza Elena de Liberatori hizo lugar, ordenando la suspensión de los desalojos hasta que se den soluciones habitacionales para esas familias.” (Ídem anterior).

Este fragmento de la prensa escrita muestra como intervinieron distintos grupos, uno de ellos “Enlace cual derecho” que representando a los ocupantes utilizó un recurso para contrarrestar las iniciativas del gobierno de la ciudad. El gobierno respondió apelando la suspensión de los desalojos que ordeno la jueza Liberatori argumentando que eran viviendas con riesgo de derrumbe y que se otorgaría un subsidio de \$ 96 000, brindando así una solución habitacional. Los subsidios entregados también fueron objeto de debate ya que en un principio hubo presiones a familias para ser desalojadas con tan sólo \$ 6000, con el tiempo esas cifras fueron incrementándose llegando a otorgar sumas de hasta \$ 96 000, antes de la sanción de la ley 3396.

Las primeras iniciativas del macrismo en la traza de la AU 3 tuvieron distintas apreciaciones por parte de los vecinos. En el caso de los “ocupantes” fue visto como un atropello hacia las familias en situación de vulnerabilidad violando sus derechos.

Sin lugar a dudas, la ley 324 había implicado una importante conquista por parte de los “vecinos ocupantes”, ya que regularizaba su situación mediante un conjunto de alternativas que les permitía acceder a la vivienda teniendo la seguridad de no

ser desalojados hasta no haber obtenido una solución. Los desalojos, si bien tenían un amparo legal a partir de la promulgación de decretos y debido a la derogación de la ley de emergencia habitacional, no respetaban la ley 324 faltando a su cumplimiento.

Para la Sociedad de Fomento Belgrano R la solución real al problema se debía a la rapidez y efectividad de los desalojos con las compensaciones correspondientes. Las sumas brindadas por el Gobierno de la Ciudad no le permitían a los “ocupantes” acceder a la vivienda dentro de la ciudad. El resultado de estas políticas llevaba a estas familias a sub-urbanizarse hacia la periferia del Conurbano Bonaerense, además de no respetar su condición de “vecinos” desarticulando sus redes de socialización (trabajo, escuela).

Uno de los cuestionamientos que empezó a surgir fue con lo referido a los terrenos que quedarían libres, luego de que los desalojos se hicieran efectivos. Aquí es donde entran a jugar las denuncias de “negocios inmobiliarios” por parte de distintos actores. Pero esto lo desarrollaremos en el siguiente apartado.

La Corporación “Puerta Norte”

Si bien existió un paralelismo temporal entre los desalojos compulsivos y el proyecto de “puerta norte”, con fines analíticos lo exponemos separadamente.

“El jefe de Gobierno porteño, Mauricio Macri, envió un proyecto a la Legislatura para crear la Corporación Puerta Norte, que administrará un fideicomiso constituido con el dinero de todos los terrenos que planea vender. Entre ellos, está la traza de la ex AU3, que será saldada previo desalojo de las 700 familias que viven allí (cada lote valdría más de 50 millones de pesos).” (Diario Página 12; 2009).

El proyecto le permitía al Gobierno de la Ciudad disponer del dinero obtenidos por la venta de los millonarios terrenos de la traza. Esos terrenos iban a ser explotados por privados y el Gobierno de la Ciudad los administraría para fines sociales.

“La idea es explotarlos económicamente para conseguir fondos para Educación, Salud y Transportes, pero también acelerar la solución de uno de los problemas urbanísticos más graves de Buenos Aires: la recuperación de la traza de la ex AU 3”. (Diario Clarín; 2009).

Los desalojos llevados a cabo por el gobierno de la ciudad habían permitido liberar un 40% de las propiedades ocupadas en la traza (según fuentes periodísticas), esta iniciativa se encontraba concatenada con el proyecto de “Puerta Norte” que tenía como objetivo recuperar el dinero utilizado por el Gobierno de la Ciudad para subsidios a ocupantes desalojados, y consecuentemente obtener abultados fondos en un fideicomiso debido a la venta de terrenos a privados.

La principal crítica apuntaba a caracterizar el proyecto como un negocio inmobiliario que por un lado, no resolvía la problemática de la vivienda de un modo efectivo y por el otro se hacía un uso privado de terrenos que eran públicos.

Tal como afirma el legislador Di´Filippo:

“A los vecinos por fuera de la traza les decían que iba a ser un emprendimiento donde todos iban a participar. Y en lugar de eso van a hacer esta corporación que tiene un fin claramente inmobiliario”, cuestionó. “Dicen que los directores no iban a cobrar para evitar el gasto político. Y se olvidaron a decir que van a tener una comisión de la ganancia. Es casi un McDonald’s”, graficó. (Diario Página 12; 2009).

Durante el año 2009 las críticas al macrismo se acentuaron desde diversos sectores generando una situación de difícil solución. Los amparos y las medidas cautelares presentados por los “vecinos ocupantes” establecían un nuevo equilibrio político que hacía necesaria una nueva salida. A continuación desarrollaremos lo referido a la ley 3396 que a nuestro entender expresó una “salida consensuada” al conflicto.

La ley 3396

El 7 de diciembre de 2009 se sanciona la ley 3396 dando lugar a una nueva etapa del conflicto. La ley fue propuesta por el presidente de la comisión de vivienda y legislador por la Coalición Cívica Facundo Di´Filippo.

La ley introducía dos aspectos relevantes de ser mencionados. En primer lugar, los “vecinos ocupantes” podrían optar por obtener un subsidio de \$ 150 000 y demostrar que con esta suma alcanzarían una solución habitacional definitiva o bien podrían optar por viviendas sociales que serían construidas en el sector 5 de la traza (De Congreso a av De Los Incas) mediante un sistema de créditos blandos.

Los distintos actores involucrados en el conflicto consensuaron esta ley como una solución definitiva al conflicto. Para los “vecinos ocupantes” expresaba una posibilidad de ponerle tope a los desalojos, además de poder acceder a viviendas dentro de la traza. Los “vecinos propietarios” linderos a la traza se mostraron satisfechos al ver que en numerosos terrenos expropiados se llevarían a cabo emprendimientos inmobiliarios que respetarían la fachada tradicional del barrio, como es el caso del “Barrio Parque Donado-Holmberg”.

Sin embargo, en lo que respecta a la aplicación de la ley en la actualidad ha recibido importantes críticas, principalmente de los “vecinos ocupantes” debido a las irregularidades en las que se entregan las viviendas sociales de la traza. Estas, llevadas a cabo por el gobierno de la ciudad están perpetuando una situación de vulnerabilidad y precariedad. Las viviendas son entregadas en condiciones de hacinamiento y sin terminar generando una nueva problemática.

Esta declaración de Di'Filippo en una red social grafica lo mencionado anteriormente:

“Estas viviendas se están construyendo de muy mala calidad. Prueba de ello es la solución habitacional 1, que fue planificada y se comenzó a construir con 40 departamentos de dos ambientes, sin hacer un relevamiento de las familias y de las verdaderas necesidades, y que tuvo que modificarse el proyecto acarreando más costos al estado. Hoy están viviendo algunas familias, pero en malas condiciones, con una obra y materiales de mala calidad (ya se han roto varios accesorios) y sin algunos servicios públicos. Vale recordar que estas viviendas debieron ser inauguradas integralmente hace más de un año. Las otras soluciones habitacionales marchan lentamente, e incluso una se está construyendo con “paneles” (en vez de ladrillos), o sea con un sistema constructivo barato. El gobierno debe suponer que los beneficiarios no merecen buenas construcciones”.

Como podemos observar, la situación presente amerita una nueva movilización de los “vecinos ocupantes” a través de la asociación civil “Sembrar conciencia” por los inconvenientes en la aplicación de la ley. Se plantea la posibilidad de volver a plantear amparos para lograr la finalización de las viviendas sociales en tiempo y forma logrando que de una vez por todas se soluciones un conflicto que lleva 40 años de historia.

Conclusiones

Este trabajo propuso como principal objetivo estudiar el conflicto social en la traza de la ex AU 3 debido a su inconclusión y ocupación. Para eso nos pareció relevante la descripción y el análisis de los actores involucrados realizando una rigurosa periodización de las etapas que atravesó el conflicto. El plan de construir una serie de autopistas que atravesaran ciudad ideado por la intendencia de Cacciatore en el marco de la “dictadura militar” tuvo un impacto notable en la ciudadanía. Desde el inicio del plan hasta la actualidad percibimos una fuerte tensión triádica entre los “vecinos propietarios”, los “vecinos ocupantes” y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. El foco principal del conflicto durante las primeras etapas estuvo enmarcado en la problemática de la vivienda de los ocupantes y en la localización, en tanto variable que limita el derecho a la ciudad. Desde principios de la década de 1980 comenzaron las ocupaciones en las viviendas expropiadas demostrando el empobrecimiento general de los sectores populares. En consonancia con lo anterior los sectores medios y altos iniciaron un proceso de sub-urbanización por fuera de la ciudad localizando sus viviendas en Country y barrios cerrados.

En la traza de la AU 3 se configuró una fuerte tensión entre “vecinos propietarios” y “ocupantes” en cuanto al uso de esos terrenos. Asimismo, seleccionamos dos organizaciones de vecinos propietarios que nos fueron de gran utilidad para el análisis: la Sociedad de Fomento de Belgrano R y la Asociación de Vecinos por la reurbanización de la Au 3 y por otra parte la Asociación civil “Sembrar Conciencia”

que nuclea a vecinos ocupantes, esta elección la hicimos entre la multiplicidad de organizaciones existentes porque ambas nos permiten reconstruir puntos de vista opuestos en cuanto a que políticas aplicar en la traza de la AU 3. La Asociación de Vecinos por la reurbanización de la Au 3 tuvo y tiene una posición más conciliadora en la que intenta recuperar de algún modo la opinión de los “vecinos ocupantes” para lograr una solución habitacional ansiada desde hace tiempo. Su proyectó de establecer un 80% de espacios verdes y un 20 % de edificación nunca se puso en práctica. En el caso de la Sociedad de Fomento Belgrano R encontramos una posición más tajante en cuanto a las ocupaciones y las decisiones que se deberían tomar. Su postura pretende el desalojo rápido de los ocupantes para lograr una reurbanización acorde con la exclusividad de la zona. La asociación no realizada ninguna crítica al negocio inmobiliario posterior a los desalojos siempre y cuando se respete la fachada tradicional del barrio.

En el caso de los “vecinos ocupantes” desde un primer momento se organizaron en comisiones de trabajo para acondicionar las viviendas y lograr ser regularizados. Su accionar logró importantes avances en una lucha que siempre se encontró en una tensión desalojo versus regularización.

Los gobiernos municipales a través del tiempo han implementado distintas políticas en la traza de la AU 3, la mayoría de ellas no lograron la efectividad deseada, lo que generó la extensión del conflicto hasta nuestros días. Los gobiernos democráticos radicales y justicialistas en la ciudad, en principio dialogaron con el conjunto de los vecinos afectados. Desde un primer momento, se sancionaron ordenanzas que intentaban regularizar a los ocupantes y proyectos que apuntaban a la recuperación del sector.

La década de 1980 estuvo marcada por el retorno de la democracia y la revalorización de los derechos humanos, con lo cual, existió un clima de tolerancia hacia los asentamientos y al mismo tiempo incapacidad económica y política para solucionar los problemas habitacionales de buena parte de la sociedad argentina. El justicialismo, en principio intento aplicar un proyecto para reurbanizar la traza, pero hacia mediados de la década de 1990 profundizó el modelo neoliberal empleando un marco legislativo pretendiendo realizar desalojos sin las mediaciones institucionales debidas y avanzando en la desarticulación de fondos para iniciar políticas de vivienda.

Con la llegada de la alianza se sanciona la ley 324 expresando un importante intento por reurbanizar la traza de la AU 3 y establecer planes de vivienda para los ocupantes, la ley resultó de difícil aplicación y no logro ser aplicada. Con el gobierno de Aníbal Ibarra se diseña un programa integral que fracasa debido a la oposición vecinal por no respetar parámetros urbanos, aunque van a entregarse de modo heterogéneo algunas soluciones habitacionales.

Por último, analizamos las principales acciones del gobierno de Mauricio Macri al que caracterizamos como regresivas ya que no contempla al “vecino ocupante”, en tanto vecino productor de historia barrial procurando realizar desalojos mediante un sistema de subsidios que los obliga a sub-urbanizarse hacia la periferia, o bien, a través de viviendas sociales de mala calidad que perpetúan una situación de vulnerabilidad y precariedad habitacional, incumpliendo una vez más la legislación vigente.

Por último, pensamos que la noción de derecho a la ciudad propuesta por Oszlak (1985) haciendo hincapié en la posibilidad de determinados grupos de fijar la localización de sus viviendas accediendo a las prestaciones que brinda la ciudad, expresa el centro de gravedad de este trabajo. A lo largo del conflicto, el derecho a la ciudad aparece como objeto de lucha en donde los distintos actores que despliegan acciones colectivas para reapropiarse espacios urbanos. En este sentido, los sectores populares han sido perjudicados a lo largo de la historia Argentina debiendo desplazarse hacia la periferia, aunque en cierto modo la disputa por el espacio urbano en la ciudad continua en estado manifiesto, los “ocupantes” de la traza de la AU 3 han sido diezmados luego de 40 años sin la obtención de soluciones definitivas.

Para finalizar, este estudio representa un avance en un proyecto de investigación de una temática nunca antes abordada desde una perspectiva sociológica. Su principal ventaja radica entender la temática como un conflicto social que involucra a numerosos actores sociales y de los cuales se pueden deducir muchas conclusiones. Además logramos realizar un rastreo de las “huellas históricas” que hacen al problema dejando una base teórica que podrá ser de gran utilidad para posteriores análisis.

Referencias Bibliográficas

Coser, Lewis (1961): Las funciones del conflicto social. México: Fondo de Cultura Económica.

Cadarso, Pedro (2001): Fundamentos teóricos del conflicto social. Madrid: Siglo XXI.

Tarrow, Sidney (1997): El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política. Caps. 1, 2 y 6. Madrid: Alianza Universidad

Guía Metodológica para la Gestión Comunitaria de Conflictos Ambientales (1995). Observatorio Latinoamericano de Conflictos Ambientales. Publicaciones del OLCA.

Oszlak, Oscar (1991): Merecer la ciudad: los pobres y el derecho al espacio urbano, CEDES/Hvmanitas, Buenos Aires.

René König (1964): Enciclopedia moderna del conocimiento Universal. Sociología”, Editrial Compañía General Fabril.

Giandoménico Améndola (2000): La Ciudad Postmoderna. Madrid. Editorial: celeste.

Rodríguez M.C. (2005) Como en la estrategia del caracol...Ocupaciones de edificios y políticas municipales del hábitat en la ciudad de Buenos Aires. Ed. El Cielo por Asalto. Aprobado para su publicación por el Comité Editorial del IIGG. Buenos Aires.

Jiménez, A. Fronteras Urbanas. La construcción del Otro Uso y Apropiación del Espacio Urbano. El caso de la ex AU 3 en la Ciudad de Buenos Aires. Universidad Nacional de Rosario. Facultad de arquitectura planeamiento y diseño.

Sitios web y blogs

Clarín.com

La Nación.com

Pagina12.com.ar

Prensaoratoria.com.ar

autopista3.blogspot.com.ar

serdebuenosayres.blogspot.com.ar

vecinosdelatrazaexau3.blogspot.com.ar

asociacionvecinosdrago.blogspot.com.ar/

sfbelgranor.org.ar

sialosespaciosverdesenlacomuna12.blogspot.com.ar/

Wikipedia.org

Leyes consultadas

Ley 324

Ley 341

Ley 3396