

BARRIO 31: LA URBANIZACIÓN COMO PROCESO TERRITORIAL

Actores, conceptos y acciones en diálogo crítico

Eugenia Jaime

Instituto del Conurbano UNGS

marieugeniajaime@gmail.com

Julian Salvarredy

UBA, FADU, Centro Hábitat Inclusivo

salvarredy@gmail.com

Resumen

Las intervenciones sobre asentamientos populares en el AMBA se han enfocado de modo predominante en los procesos de mejoramiento del hábitat popular, regulación dominial y conexión a redes de infraestructura. El debate teórico y político, por su parte, se ha centrado en el derecho a la ciudad. Los ejes de intervención y debate, se presentan en una relación continua con la conformación y la disputa vinculada a la agenda urbana.

Los conocimientos resultantes de la investigación empírica de los programas de urbanización de villas, y su articulación con los debates teóricos nos llevan a reflexionar sobre la desigualdad urbana. Característica del territorio que subyace y se sostiene antes, durante y después de dichos planteos y procesos.

Este texto propone la revisión crítica sobre los actuales procesos de transformación urbana del sector de Retiro desde un punto de vista histórico, observando la participación de los actores sociales (técnicos, gobernantes, referentes sociales, empresarios, entre otros) y las acciones políticas que se producen para la transformación del territorio, observando específicamente el caso de la villa 31 de Buenos Aires, en los últimos dos años (2015-2017).

Para efectuar esta revisión, se retoma la perspectiva de David Harvey para quien la contradicción entre el valor de uso y el valor de cambio ha llevado a la actual crisis del capitalismo. Entendiendo esta perspectiva que privilegia el valor de uso por sobre el valor de cambio como un reconocimiento de la incidencia del necesario posicionamiento que implica la investigación y la acción comprometida de las injusticias territoriales.

Finalmente, adentrándose en los debates conceptuales, se vincula este recorrido histórico con la identificación del modo en el que se describen y manipulan nociones y conceptos en agenda (inclusión, integración), que por otra parte reflejan un tipo de relación entre los actores, intereses y recursos involucrados en este proceso.

Palabras clave: Urbanización, participación, inclusión.

INTRODUCCIÓN

La ciudad crece y el 50% del crecimiento de ese crecimiento sucede en el hábitat informal. La población que vive en las villas de la CABA hoy es cercana a 300.000 habitantes, es decir aproximadamente 10 % del total.

Históricamente, las intervenciones sobre asentamientos populares en el AMBA se han enfocado en los procesos de: mejoramiento de viviendas, regularización dominial y conexión a redes de infraestructura. El debate teórico, ha seguido por su parte, un camino que fue desde el derecho a la vivienda, pasando por una concepción más abarcativa de derecho al hábitat, hasta integrar la cuestión habitacional-urbana en el derecho a la ciudad.

En un proceso que lleva más de una década de intenso trabajo, hemos desarrollado investigaciones sobre la práctica de los programas de urbanización de villas y asentamientos. Los resultados de este proceso de investigación y su articulación con los debates teóricos, nos llevan a

avanzar en el conocimiento sobre la desigualdad urbana que subyace en dichos planteos. Estos planteos resultan en determinaciones, teóricas y prácticas, que orientan, condicionan y sirven de argumentación para la instrumentación de las intervenciones.

En ese contexto, este texto propone la revisión crítica sobre los actuales procesos de transformación urbana del sector de Retiro desde una perspectiva espacial, observando la participación de los actores sociales (técnicos, gobernantes, referentes sociales, empresarios, entre otros) y las acciones políticas que se producen para la transformación del territorio, más específicamente en el caso de la villa 31 de Buenos Aires, en los últimos 20 años (1996-2017).

Para efectuar esta revisión, se retoma la perspectiva de análisis geógrafo y cientista social británico David Harvey para quien la contradicción entre el valor de uso y el valor de cambio ha llevado a la actual crisis del capitalismo. Entendiendo esta perspectiva que privilegia el valor de uso por sobre el valor de cambio como un reconocimiento de la incidencia del necesario posicionamiento que implica la investigación comprometida de las injusticias territoriales.

Adentrándose en los debates conceptuales, se vincula este recorrido histórico con la identificación del modo en el que se describen y manipulan nociones como proyecto urbano, inclusión e integración, en función de políticas específicas, que por otra parte reflejan un tipo de relación entre los actores, intereses y recursos involucrados en este proceso.

Finalmente, de un modo preliminar, se presenta una guía de observación para la interpretación teórica de las acciones de intervención urbana.

1. La increíble y triste historia de la Villa 31 y las políticas urbanas.

El barrio 31, se halla ubicado próximo a la costa del Río en la zona de la terminal de Retiro, construida en los primeros años del siglo XX. El uso predominante estuvo del sector estuvo históricamente vinculado al desarrollo de grandes infraestructuras metropolitanas y regionales, como las estaciones de tren, los depósitos del puerto o playa de maniobras para carga y descarga. Su localización, en tierras anegadizas, se caracterizaba por las edificaciones infraestructurales, los grandes vacíos propios de las vialidades y su funcionamiento, y el acceso a una red de servicios urbanos acorde al desarrollo de las actividades reguladas para el sector.

Las edificaciones del área se constituyeron en grandes extensiones de superficie ocupada con muros ciegos; en general de chapa o mampostería suelen tener dos o tres niveles de altura y sus actividades se desarrollan intramuros. Tal es así que el espacio libre configura grandes extensiones de tierra residual, con escaso o nulo desarrollo de actividades. Desde el punto de vista jurídico son en su mayoría propiedad del Estado Nacional.

La falta de regulación política respecto a garantizar las condiciones materiales a la población para resolver sus necesidades urbanas, recae en cada individuo, siendo aquellos de menores recursos económicos, sociales y jurídicos quienes se ven forzados a resolver estas necesidades fuera de las reglas establecidas socialmente.

De este modo, estas tierras cuyas características físicas las pusieron fuera de la oferta del mercado, se convirtieron en una oportunidad para resolver las necesidades urbanas de los pobladores descritos. Estos fueron urbanizando el sector con el consentimiento de las autoridades de turno, ya sea por acción u omisión desatándose en torno a ello numerosos conflictos territoriales tales como aquellos vinculados con el derecho para acceder a la vivienda, a la salud, a los servicios urbanos, a la ciudad.

En los años 30, de crisis económica mundial, comenzaron las primeras ocupaciones del sector. Fue así que estas tierras adoptaron progresivamente el valor de cobijo para numerosos inmigrantes que llegaban al país huyendo de la hambruna europea. Por ese entonces se construyó en tierras próximas un hotel de inmigrantes que operaba como una residencia temporaria para aquella población.



Figura 1. Fotos del proceso histórico de conformación urbana. Fuente: Archivo general de la Nación.

Es en la misma época de la crisis del 30 que recibe el nombre de “Villa Desocupación”, también conocida como “Villa Esperanza”¹. En ese momento la transformación del sector dio lugar a casillas precarias construidas por los residuos que aportaba la zona portuaria.

Más adelante esta estrategia de resolución de la necesidad de vivienda sumada a los acuerdos que iba haciendo la población para resolver la provisión de agua potable, energía eléctrica, la apertura de caminos y la evacuación de excretas, dieron lugar a formas de organización comunitaria. En este proceso pudo observarse, junto a la organización de vecinos, la presencia de los curas villeros. Los instrumentos de organización que utilizaban tenían su escuela en los procesos desarrollados en las fábricas.

La creciente organización pronto encontró sus límites legales dando lugar a fuertes conflictos jurídicos. De allí resultó una ola de intentos de desalojos que tuvieron su embestida casi terminal durante la última dictadura. Dando lugar a una masiva erradicación de la cual solo lograron resistir el desalojo 43 familias quienes formaban parte de la Comisión de Demandantes, quienes “lograron que el Poder Judicial fallara a favor de su permanencia.”²

La lógica predominante hasta fines del siglo pasado en las políticas públicas y en los discursos disciplinares era la de la erradicación de las villas y asentamientos. En la CABA, esta lógica de segregación de los pobres, de que la localización central es de los que “la merecen” se consolidó en la política económica, y socio territorial de la dictadura que gobernó Argentina entre 1976 y 1983.

Con la apertura democrática el debate sobre los derechos humanos vuelve a poner en foco el derecho a la vivienda, pero enmarcado en los derechos humanos ya desde 1948 a partir de la Declaración Universal de Derechos Humanos y los sucesivos acuerdos que se supieron construir; la

¹ Ver “Impactos urbanos de la Gran Depresión: el caso de Villa Desocupación en la Ciudad de Buenos Aires (1932-1935)” de Valeria Snitcofsky (2013) en Cuaderno Urbano, disponible en http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1853-36552013000200005

² Fernández Castro, Javier; Doberti, Roberto; Cravino, Cristina; Trajtengartz, Daniela; Epstein, Martín. (2010:p 23); Barrio 31, Carlos Mujica, Instituto de Espacialidad Humana.

Carta de la OEA- art 34, la Convención Americana de Derechos Humanos (Art.26), el Protocolo de San Salvador

La zona de Retiro (próximo a las zonas más exclusivas de la CABA) comenzó a repoblarse y la presión de los actores del mercado generó un aumento exponencial del valor de estas tierras, que acentuó los conflictos en el territorio. La participación de los actores del mercado, inversionistas, desarrolladores y lobistas, contradictoria a la producción urbana de los pobladores desató debates en las administraciones públicas, colegios profesionales, instituciones académicas y organizaciones sociales entorno a la modalidad de intervención necesaria para resolver estos conflictos.

2.1. Un proyecto urbano de “renovación”

Superada esta política de erradicación explícita, de todas formas, se produjeron nuevos intentos de desalojo hacia fines del siglo XX. En este contexto, una nueva embestida fue instrumentada a través del llamado de un concurso de Arquitectura. A mediados de los años 90, la Sociedad Central de Arquitectos (SCA), organizó un concurso de proyectos para intervenir en la zona retiro, sector que incluyó entre su zona de incidencia la villa 31.

El proyecto urbano ganador fue quizás el ejemplo más acabado de política urbana, la propuesta seleccionada negó la preexistencia social y física. La propuesta ignoraba deliberadamente el valor de uso, el esfuerzo, los lazos sociales, las construcciones producidas, y las necesidades de los miles de pobladores del barrio 31.

Entre los actores que motorizan este proyecto, es llamativa la participación de la SCA que, siendo parte de sus incumbencias la cuestión urbana, ignora el proceso social del territorio. Esta acción es propiciada por el gobierno porteño. Asumen esta iniciativa tomando como comitentes a los actores inversionistas, despreciando el papel de los pobladores de la villa tanto desde el punto de vista jurídico como económico, constructivo y social.

Se trató de un proyecto urbano de “renovación”; dicho instrumento fue identificado como catalizador de negocios y renovador urbano, de este modo las posibilidades de desarrollo de este proyecto se contraponían con la voluntad de mejorar de 30000 personas, hecho que generó serios conflictos que dieron lugar a amparos jurídicos, sociales, políticos, etc.

Según el proyecto ganador del estudio del arquitecto Varas, se instalaban allí un centro comercial subterráneo, hoteles cuatro y cinco estrellas, viviendas, oficinas y otra terminal de ómnibus.^{3 4}



Figura 2. Concurso SCA. Fuente imagen: observatorioamba.org

2.2 Urbanización del barrio, la integración a la ciudad

³ “Ambicioso proyecto urbano para Retiro” La Nación, 29.10.06, Consultado en <http://www.lanacion.com.ar/853770-ambicioso-proyecto-urbano-para-retiro>

⁴ El concurso nacional de ideas fue promovido en 1996 por: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y Ferrocarriles Argentinos. ENABIEF, organizado por la Sociedad Central de Arquitectos, SCA y auspiciado por FADEA. Los ganadores fueron: Arq. Alberto Varas con J. Lestard y M. Baudizzone. Asociados : Arqs Claudio Ferrari / Daniel Becker. Consultado en <http://www.observatorioamba.org/planes-y-proyectos/caba/20-anos-de-concursos/desarrollo-urbanistico-para-el-area-de-retiro> en Octubre de 2017

Finalizando el siglo xx la política de radicación, los programas y proyectos de mejoramiento barrial ganan espacio entre los procesos desarrollados en la región. Se abren nuevas experiencias, que incluyen intervenciones guiadas por proyectos urbanos que promueven la integración de las preexistencias físicas y sociales. Con casos particularmente centrados en el aporte proyectual como los de Favela Barrio en Brasil, y el Urbanismo Social de Medellín.

En ese contexto disciplinar, desde el Instituto de Espacialidad Humana (IEHu) de la UBA FADU, se elaboró una propuesta de proyecto de (re) urbanización, que en un proceso sostenido de trabajo con la población fue apropiado como un certificado de factibilidad arquitectónica y urbana de radicación en el lugar.

El proyecto se trabajó en una mesa barrial que posibilitó el desarrollo de acuerdos de diversa índole, entre ellos los proyectuales. El desarrollo del proyecto urbano resultó un ejemplo histórico de constatación de la factibilidad de urbanización del barrio, abarcaba entre sus intervenciones las diversas escalas y dimensiones de la cuestión urbana.⁵

La factibilidad del proyecto era un hecho, solo era necesario definir como y cuando se dispondrían los recursos. Tomar definiciones que permitan desarrollar el también el lugar que ocuparían los proyectistas frente a los conflictos que indefectiblemente sucederían, para finalmente hacer posible identificar en el caso que se materializará, que valores se desprenden del modo de producir dichos cambios.

En este caso, los pobladores fueron los principales protagonistas. En el proceso de producción urbana del barrio 31 habían invertido allí todos sus ahorros y mucho trabajo, y encontraron instrumentos para defender el derecho a continuar allí. Junto a estos, trabajó un equipo específico de la UBA. Más tarde se incorporaron al proceso miembros de la legislatura porteña que acompañaron esta iniciativa. De esta manera, los dispositivos de participación que se habían gestado desde la comunidad habían permitido a los pobladores y sus agrupaciones políticas participar activamente del proceso de diseño para la urbanización del barrio. Este proyecto consensuado por los vecinos y aprobado por el proceso participativo de la mesa de representantes del barrio que luego fue parte de los instrumentos de la ley de urbanización aprobada por la Legislatura Porteña.

Así fue como en 2009 se alcanzó la aprobación de las leyes de urbanización (Ley 3345 y 3549 de 2009), que incluían la instrumentación de la “Mesa de Gestión y Planeamiento Multidisciplinaria y Participativa para la Urbanización de las Villas 31 y 31 bis” como forma de validación del proceso social de acción colectiva previo y de rol de control del proceso futuro.



Figura 3. Proyecto Instituto de la Espacialidad Humana 2010. Fuente Fernandez Castro et al (Op.Cit)

⁵ El proyecto y su fundamentación pueden encontrarse en el libro “Barrio 31 Carlos Mujica”, disponible en <http://www.habitatinclusivo.com.ar/publicaciones/barrio31/barrio31.pdf>. (Op.Cit.)

El proyecto de urbanización desarrollado por el equipo del IEHu de la UBA, FADU disponía una serie de tácticas específicas para alcanzar la integración socio territorial. Entre ellas, se consideraba la existencia de la autopista Illia como una infraestructura de escala metropolitana en operación. A partir de esta realidad, se resolvía adecuadamente su conexión con los flujos viales del norte y sur de la región metropolitana de Buenos Aires (RBA). Aún con esta condición material, se operaba sobre el espacio urbano en general, y sobre el bajo autopista en particular de un modo específico que permitiera el desarrollo de actividades públicas. Esta era parte de las tácticas que generaban espacios públicos y vacíos equipados que permitan articular los espacios barriales con el impacto de esa estructura. Al mismo tiempo, se disponía de las tierras necesarias para relocalizar y esponjar las viviendas afectadas por las trazas viales u operaciones de escala micro.

En ese contexto, esta propuesta incluyó también el soterramiento de la autopista ribereña en el tramo que corresponde al barrio 31. Esta posición que también guardaba un sentido inclusivo bajo una lógica de equidad y valoración social, disponiendo los recursos necesarios para esta operación en función de disminuir el impacto de segregación urbana entre el barrio y el resto de la ciudad, que produciría esta infraestructura vial.

2.3 El cambio de la traza de la autopista y un parque lineal

Actualmente en el proceso de transformación del sector se desarrollan nuevas acciones, promovidas desde la autoridad pública. Entre ellas se destaca, por su magnitud y elevado costo la obra de reconstrucción de la autopista Illia, que consiste en la construcción de 2100 metros de nueva autopista, ubicada paralela a la actual, a 400 metros al oeste. Esta nueva infraestructura vial transcurrirá a nivel del terreno en un área de playas ferroviarias. Según prometen desde el gobierno de la CABA, el tramo que se reemplaza de la actual autopista Illia será convertido en un parque lineal.

La operación es argumentada a partir de experiencias “exitosas” de grandes metrópolis mundiales. Las referencias no son inocentes, y tampoco precisas. Como reseña un diario recientemente, se trata de un parque “que algún urbanista en un exceso imaginativo ha comparado con el High Line de Nueva York”. El puente que permite el cruce sobre el nivel de la Avenida del Libertador dejaría de ser utilizado para el tránsito y pasaría a formar parte de ese parque.⁶

El consejo de arquitectura y urbanismo expresó su visión crítica objetando la pertinencia de estas referencias: “Este tipo de desarrollos realizados con éxito, como el Paseo Dumesnil en París, o el High Line en Nueva York, siempre utilizaron infraestructura obsoleta en desuso donde el recorrido del paseo elevado comienza y termina en lugares singulares, cruzando un conjunto de lugares de interés. Estas condiciones no se verifican en la autopista Illia.” (CPAU, 2017)

La argumentación que los gestores del gobierno local esgrimen justifica esta obra en la necesidad de modificar la disruptiva situación urbana, “la traza actual de la autopista genera divisiones en la trama de la ciudad y sus barrios, que impactan negativamente sobre los niveles y calidad de vida de los habitantes de las Villas 31 y 31 bis.”⁷ En exposiciones públicas recientes, los responsables de este proyecto especifican el impacto negativo de la traza actual en la relación entre el barrio 31 y el 31bis, omitiendo que la nueva traza divide a la totalidad del barrio 31 del resto de la ciudad. En relación con los tiempos y costos de esta obra de infraestructura, señalan que la finalización de la obra está programada para octubre de 2018 y costará unos 1.700 millones de pesos, que serán financiados por un préstamo a largo plazo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Las obras se encuentran en manos del Ministerio de Desarrollo Urbano, que conduce Franco Moccia, en conjunto con Autopistas Urbanas SA (AUSA).⁸

⁶ “La costosa modificación de la autopista Illia” La Nación 26.09.2017 <http://www.lanacion.com.ar/2066352-la-costosa-modificacion-de-la-autopista-illia>

⁷ AUSA, noviembre 2016. “NUEVA TRAZA VÍA RÁPIDA ILLIA, MARCO DE POLÍTICA DE REASENTAMIENTO” Consultado en <https://www.ausa.com.ar/documentos/Informe-Marco-de-Reasentamiento-Nuevo-viaducto-Autopista-Illia.pdf> en Octubre de 2017

⁸ “Cómo será la nueva autopista Illia que construirá la ciudad para 2018” Bigbangnews, 20.02.2017 Consultado en <http://www.bigbangnews.com/actualidad/Como-sera-la-nueva-Autopista-Illia-que-construira-la-Ciudad-para-2018-20170220-0037.html>



Figura 4. Nueva traza autopista Illia. Fuente: AUSA

Entre los actores que participan del proceso de decisión, de gestión y de materialización, pueden observarse, por ejemplo, las grandes empresas constructoras:

“La nueva vía rápida que tendrá la Autopista Illia será construida por la unión transitoria de empresas (UTE) conformada por las firmas Panedile, Rovella Carranza y Supercemento luego de que se firmara el contrato con Autopistas Urbanas S.A (AUSA).”⁹

Ilustra la caracterización de este tipo de actores su presencia en dos listados de grandes empresas constructoras, elaborados por los dos últimos gobiernos nacionales. En el primero, realizado por el Ministerio de Planificación en 2015, pueden observarse: Rovella Carranza (9), Supercemento (14), Panedile (17).¹⁰ Luego, ya en junio de 2016 continúan en el top 40 “La investigación que llevan a cabo las autoridades nacionales abarca la construcción de viviendas; centrales térmicas; represas hidroeléctricas; obras hidráulicas, viviendas, entre otras: Panedile (33), Rovella Carranza (36), Supercemento (39)”¹¹. Complementando la caracterización de actores, podemos observar que es posible encontrar en los listados de grandes empresas contratistas del Estado, a otros protagonistas de la producción de la ciudad como Angelo Calcaterra, (primo del presidente Mauricio Macri), Cristóbal López, Lázaro Baez y Marcelo Odebrecht.



Figura 5. Nueva traza autopista Illia y parque elevado. Fuente: AUSA

3- Erradicar o radicar, excluir o incluir dejan de ser opuestos si el objetivo está puesto en el valor de cambio del espacio”.

⁹ “Adjudican obra para la nueva Autopista Illia” 29.03.17 El Cronista. <https://www.cronista.com/negocios/Adjudican-obra-para-la-nueva-Autopista-Illia-20170329-0020.html>

¹⁰ “El Gobierno dio a conocer un ranking de las empresas contratistas del Estado” La Nación, 18.08.2015 <http://www.lanacion.com.ar/1820235-el-gobierno-dio-a-conocer-un-ranking-de-contratistas-del-estado>

¹¹ “El Gobierno investiga a un grupo de empresas constructoras de obras públicas” Infobae, <https://www.infobae.com/economia/2016/06/21/el-gobierno-investiga-a-42-empresas-constructoras-de-obra-publica/>

En el período estudiado se han desarrollado proyectos urbanos que resultan instrumentos de prefiguración relevante en tanto permiten transformar las villas. El carácter inclusivo o excluyente del proyecto depende del actor que prevalece en el proceso de producción en cada momento. No obstante, las relaciones de poder entre actores varían en el tiempo, y hacen que los instrumentos no garanticen el sentido de la operación.

El derecho a la ciudad requiere que el sentido de las operaciones de transformación urbana priorice el valor de uso. En nuestro contexto actual el valor de uso y el valor de cambio se encuentran presentes en todos los instrumentos. Entonces, es posible entender que el sentido inclusivo de cada proyecto urbano se define de acuerdo con la prevalencia del valor de uso en la operación que propone.

En el caso de cambio de traza de la autopista, esta obra millonaria pretende justificarse en el aumento del espacio público para el barrio, la unión de las partes que hoy se encuentran divididas y la generación de un polo turístico. Por otra parte, esta propuesta no se contrapone con el proyecto del IEHu en su discurso integrador, ya que se apoya en la demostración de aquellos de que era posible incluir.

Por otra parte, en consonancia con la posición a favor de los actores excluyentes que asume el gobierno local, intereses que incentivan la posibilidad de trasladar la autopista Illia, el proyecto del gobierno de la CABA, propone un único tramo de la autopista ribereña elevado, y es el que circula frente al barrio 31. Esta definición genera una nueva barrera urbana, que refuerza la fragmentación del territorio, produciendo una situación espacial que del otro lado del mismo barrio “justifica” la necesidad de una operación millonaria. Se propone desplazar la Illia argumentando que su actual traza divide a los pobladores, se genera una operación metropolitana de soterramiento en su recorrido por el bajo porteño y puerto Madero. En este caso también se argumenta que es para mitigar el impacto fragmentador de esta vía en la ciudad, y sin embargo, al pasar por el barrio 31 se propone elevada, dividiendo el territorio formal y el informal. Se trata claramente de una decisión incongruente con las argumentaciones y las definiciones presupuestarias.¹²

La urbanización del barrio 31, como parte de un proyecto de sector estratégico del AMBA, alcanza otros actores, y viabiliza negocios inmobiliarios. Como señala Nicolas Esiler en Tiempo Argentino “La valorización se la dio una disposición ilegal emitida por el gobierno porteño, a cargo de Mauricio Macri, que habilitó el uso privado de una parcela que por ley solo podía ser ocupada por edificios públicos. La normativa debería haber pasado por la Legislatura, pero el PRO evitó el trámite.” Se refiere a otro de los beneficiados por este proceso, que es Nicolás Caputo, quien acertó en la compra barata de los terrenos del hospital ferroviario hace una década, propiedad privada que se vio valorizada por este cambio normativo (compró en 6 millones de dólares, para vender luego en 26 millones) en una proporción incomparable con cualquier otro movimiento en el mercado inmobiliario.¹³

La operación es tramposa, al borde del cinismo. Bajo el paraguas del mejoramiento de la situación urbana de una población llena de urgencias y necesidades, se venden tierras públicas privilegiadas, se toma deuda pública a cien años, y se promete una transformación innecesaria e injustificable, en un proceso en el que la participación comunitaria se agota en los detalles de cuestiones menores, como el equipamiento de la plaza o el color del frente de las casas.

Observada desde su impacto urbano. La línea de argumentación es contradictoria. El gobierno de la CABA postula que una autopista genera una división entre sectores urbanos. Luego, además de anular cualquier análisis creativo de la situación espacial específica, argumenta como inaceptable que este tipo divisiones entre la villa 31 y la 31 bis.

Observada en función de su aporte desde el valor de uso, a pesar de la alta inversión que demanda la obra no produce transformaciones significativas. La operación se estructura en la

¹² “Paseo del Bajo” El nuevo corredor vial conectará de manera ágil el sur y el norte de la Ciudad, además de crear nuevos espacios verdes y de recreación para el vecino. Consultado en <http://www.buenosaires.gob.ar/planeamiento/visionciudad/paseo-del-bajo>

¹³ “Pedido de informe por el meganegocio de Caputo en Retiro”. Tiempo Argentino, del 24.05.2017 <https://www.tiempoar.com.ar/articulo/view/67479/pedido-de-informe-por-el-meganegocio-de-caputo-en-retiro>; y “Puerto Retiro: otro meganegocio que cerró Caputo con ayuda del Estado”. Tiempo Argentino del 20.05.2017 <https://www.tiempoar.com.ar/articulo/view/67433/puerto-retiro-otro-meganegocio-que-caputo-cerra-con-ayuda-del-estado>

valorización del suelo y en el aumento del costo de reproducción del mismo, claramente orientados a las posibilidades de su inserción como producto de mercado. En definitiva, no existen razones técnicas desde el punto de vista urbano, ya que no se modifica en nada el funcionamiento de la autopista con la nueva traza propuesta.

En relación con el desplazamiento de esta traza, finalmente, corresponde mencionar que por todos los motivos expuestos fue rechazada y cuestionada tanto el equipo técnico de FADU que realizó el proyecto de reurbanización que se promovió en la ley 2009, como al Centro Argentino de Ingenieros y el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo.¹⁴

“Desde este Consejo Profesional y los diferentes organismos profesionales de la ingeniería, señalamos que el punto de cruce de dos de las vías de ingreso más importantes de los tráficos provenientes del norte de la ciudad y el conurbano (que ahora se produce en diferente nivel), se transformaría en un cruce a nivel semaforizado, lo que impactaría en la accesibilidad al área central.” (CPAU, 2017)

De este modo, los organismos de participación comunitaria que se promueven desde el estado se convierten en engranajes del engaño, que necesitan la validación formal de un proceso que lleve el rotulo “participativo”. Para esto circunscriben las posibilidades de estos instrumentos a resoluciones menores, instancias de segundo o tercer orden. Muchos técnicos muy valiosos son puestos en el escenario de la participación funcional y segmentada, por ignorancia o por necesidad, entregan el conocimiento adquirido en años de trabajo de las organizaciones y del pueblo, trabajando en equipos que operan a favor de la concentración económica. En ese contexto, el gobierno de la FADU aporta su grano de arena, dando su nombre para la organización de un concurso público para diseñar el parque innecesario, que justifica la deuda y la venta.

Por todo esto, resulta altamente cuestionable la participación que el gobierno actual de la FADU propone al coorganizar el concurso para el parque elevado¹⁵. Se asocia como remediador, para proyectar el embellecimiento de una infraestructura que inutilizaran adrede. Lo hace luego de materializarse de parte del gobierno de la CABA las definiciones estructurales ya analizadas: es decir de encontrarse resuelta la venta de las tierras públicas, ejecutada la decisión de endeudarse, definida una autopista sin sentido.

Pervierte de esta manera la formación de miles de futuros arquitectos y arquitectas, convocados a participar de una compulsa, que en nombre de la integración fragmenta, y en nombre de la defensa de lo público favorece intereses privados específicos de sectores ya privilegiados por el sistema económico, como grandes empresas y operadores inmobiliarios. De este modo, se pone lo más valioso de la producción de estudiantes y docentes, sus programas y proyectos, al servicio de una operación que contradice el sentido social de la formación de profesionales en la universidad pública.

¹⁴ “Nueva traza de la autopista Illia y su impacto en el Barrio 31 Carlos Mugica” Arqa, 10.11.2017 Consultado en: <http://arqa.com/actualidad/noticias/nueva-traza-de-la-autopista-illia.html>

¹⁵ Bases del concurso del Parque elevado coorganizado entre el gobierno de la CABA y el de UBA, FADU. Consultado en <http://www.fadu.uba.ar/post/1026-150-concurso-parque-en-altura>



Figura 6. Traza Autopista ribereña. Fuente: Nueva Ciudad, 2016.

Si para la integración barrial no es necesario realizar una autopista, y para su funcionamiento infraestructural no es necesario. ¿Por qué se realiza una obra que requiere una inversión semejante? ¿Por qué se asume una deuda pública millonaria y se venden terrenos públicos, para realizar una transformación como esta que no tiene justificación razonable desde el punto de vista técnico? Por otra parte, si se sostiene como necesario eliminar la autopista elevada para integrar, y los recursos del movimiento de la infraestructura se encuentran “disponibles”, ¿por qué no se disponen en otras alternativas, como un trazado soterrado?

4- Derechos Humanos, urbanismo y negocios millonarios

En todo el mundo hay pobladores que viven sin poseer un título legal. Tratar de ilegales a los pobladores de barrios populares oculta las circunstancias económicas y sociales que fuerzan a esas personas a vivir de ese modo. “Los sin-techo del mundo y la población que está en viviendas inadecuadas no ocupan inmuebles para infringir leyes u obtener ventajas, ellos están apenas creando soluciones cuando el sector legal falla en proveer viviendas para todas las personas de todas las clases sociales”

Ahora bien, si tomamos el derecho a la ciudad como el derecho a acceder a la ciudad como un bien de uso y no de consumo (Lefebvre, 1967) esto recién comenzó a verse reflejado a partir de finales de los 90 en documentos internacionales tales como: la Carta Europea de Salvaguardia de los Derechos Humanos en la Ciudad (2000), el Tratado por Ciudades, Villas, Poblados Justos, democráticos y sustentables (Cumbre Mundial sobre el Medio Ambiente Rio-92), la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (elaborada por la sociedad civil en los Fóruns Sociales Mundiales y Foro Social de las Américas , 2005), la Carta Agenda Mundial de Derechos Humanos en las Ciudades (2011) Consejo Mundial del CGLU, el Programa de Acción de la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno (2007)

Desde la perspectiva de los actores que cuentan con los recursos económicos, para aquellos que concentran el poder, siempre será oportuno invisibilizar conflictos. Generar un entorno amigable que permita darles curso a todas las iniciativas de todos y todas, pero que se resuelvan y prioricen según su poder y sus recursos, promoviendo que perdure y consolide la situación de desigualdad. Por el contrario, es necesario propiciar un debate profundo, y las transformaciones urbanas que tiendan hacia una operación justa y redistributiva, observando el territorio según sus relaciones de escalas, dimensiones y actores. Esto requiere revisar críticamente los discursos oficiales, constatando sus contradicciones, sus parcialidades, visibilizando los intereses que lo promueven y actores que se benefician objetivamente de las acciones que se llevan adelante. Este es otro modo de aportar al proceso de real integración e inclusión social y urbana.

Como hemos señalado, toda la operación actual del gobierno sobre el barrio 31 promueve una serie de negocios que no aparecen en las argumentaciones. En cambio, postula como propósito una

integración que no es observable en las relaciones que genera en el espacio urbano, como tampoco lo es en el modo de participación de los actores involucrados. Se trata de una estrategia perversa, que en un entorno de necesidades populares urgentes promueve principalmente negocios para los actores del mercado: grandes empresarios, operadores inmobiliarios. Intervenciones urbanas que favorecen la compra y venta de grandes y lujosos terrenos, la producción de grandes obras de infraestructura y se sostienen con el endeudamiento público que carga sobre el esfuerzo de todos los argentinos.

Detrás de la lucha histórica de miles de hombres y mujeres por ampliar y garantizar los Derechos Humanos no cesan de aparecer oportunismos que ponen de manifiesto la necesidad de explicitar los procedimientos mediante los cuales se producen las transformaciones urbanas.

Participar del mercado de vivienda, comprar y vender, no es un derecho humano es un derecho individual, participar cooperativamente de la construcción de la ciudad si lo es.

El derecho humano es el acceso a la tierra de toda la sociedad, el título de propiedad es solo una formalidad.

Acceder a los servicios de saneamiento urbano, es un derecho humano que no se alcanza solo teniendo la red, los caños, el medidor.

Para alcanzar el derecho humano a conocer, capacitarnos, investigar, no alcanzan las escuelas.

En otra dimensión urbana, contar con materiales para construir una vivienda no es sinónimo de sacar un crédito.

Las transformaciones urbanas pueden ser consideradas en un sistema de valor en el que prevalece el uso y goce humano o en uno donde prevalece el valor de cambio y la obtención de un excedente económico.

Nosotros nos posicionamos, en favor del valor de uso, ya que entendemos que es un factor que relativiza el monopolio acríptico del valor de cambio¹⁶, del precio de las cosas, determinado por las circunstancias del mercado y la lógica del lucro. De allí que la perspectiva de derechos humanos requiere para nosotros anclarse en la lectura de los procesos urbanos puesto que allí se suceden las grandes injusticias que excluyen a la población, sometiéndola a atrocidades que tienen condicionamientos materiales.

El papel de los técnicos en estos procesos territoriales es siempre necesario y decisivo. Entre ellos los arquitectos y urbanistas definimos nuestras intervenciones asumiendo una posición en este juego de intereses, de acuerdo al sentido que le damos a la disposición de recursos, el lugar que ocupamos frente a los conflictos y los valores que se desprenden del modo de producir dichos cambios.



¹⁶ "Para superar el capitalismo, el valor de uso debe prevalecer sobre el valor de cambio": David Harvey. Consultado en Olcamom en Diciembre de 2017 en <http://www.olacom.org/para-superar-el-capitalismo-el-valor-de-uso-debe-prevalecer-sobre-el-valor-de-cambio-david-harvey/>