

# BARRIO SALDÍAS

Programa de Actualización: Hábitat y Pobreza Urbana en América Latina - FADU - UBA  
Docente: Daniela Trajtengartz.

Equipo: Fernanda Coarasa – Daniel Hevia – Ana María Terrones

## PLANTEO DEL CASO PROBLEMA

1

### A.- ANTECEDENTES

LOCALIZACIÓN.  
ANTECEDENTES HISTÓRICOS.  
ANTECEDENTES JURÍDICO – LEGALES.

### B.- RELEVAMIENTO FÍSICO Y SOCIAL

SITUACIÓN ACTUAL  
Ubicación dentro de la Ciudad / Ubicación dentro del área / Foto aérea de la zona / Redes viales, medios de comunicación/ Situación dominial- área Retiro / Situación dominial- playa Saldías / Problemática en el otorgamiento del dominio a los ocupantes del barrio / Comuna 2 – Recoleta – Equipamiento socio sanitario educativo cultural / Conformación tipológica del barrio / Usos / Relevamiento fotográfico del entorno y del interior del barrio.  
ENCUESTAS REALIZADAS POR EL GOBIERNO.  
ENTREVISTAS REALIZADAS EN EL SITIO.  
Propuesta de vecinos.  
GESTIONES REALIZADAS POR LAS INSTITUCIONES DEL BARRIO.  
CONCLUSIONES.

### C.- PROYECTOS REALIZADOS PARA EL ÁREA

PROYECTO RETIRO  
PROYECTO GCBA PLAN DE URBANIZACIÓN ANTEPUERTO – VILLA 31

### D.- DESARROLLO

HIPÓTESIS DE TRABAJO  
MAPA DE ACTORES  
CARACTERIZACIÓN DEL BARRIO  
Dimensión social, económica, urbano ambiental y política

INDICE

2

MARCO TEÓRICO 2

A- MARCO CONCEPTUAL

B- TEMÁTICAS COMPLEMENTARIAS

- DÉFICIT HABITACIONAL EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
- IMPLICANCIAS DE LOS PROGRAMAS DE ERRADICACIÓN DE VILLAS
- PATRIMONIO HISTÓRICO
- ANTECEDENTES HISTÓRICO – JURÍDICOS DE BARRIOS FERROVIARIOS.

RECOMENDACIONES PROPOSITIVAS 3

A- VARIABLES DE ESTUDIO

B- ESTUDIO COMPARATIVO DIAGNÓSTICO Y PROPUESTAS

C- PLANIFICACIÓN SECUENCIAL DE LA INTERVENCIÓN

BIBLIOGRAFIA / DATOS UTILIZADOS / INFORMACIÓN / FUENTES SECUNDARIAS 4

## A - ANTECEDENTES

### LOCALIZACIÓN

Intersección de la Avenida Jerónimo Salguero y la calle Padre Carlos Mugica (ex calle 15).



5

#### POBLACIÓN TOTAL DEL BARRIO:

**88 Familias**

**550 Habitantes**

(Censo 2002: 100% Trabajadores ferroviarios y / o descendientes)

Hubo un crecimiento poblacional importante aún no relevado oficialmente (aprox. 850 habitantes a Junio 2007).

**SUPERFICIE DEL BARRIO: 21.540 m<sup>2</sup>**

**FECHA ESTIMADA DE CONSTRUCCION**

**VIVIENDAS ORIGINALES: 1936.**

Construidas por la ex Empresa Ferrocarriles Argentinos

**ACTUAL JURISDICCIÓN:**

Estado Nacional Argentino.

Organismo Nacional de Administración de Bienes (ONABE).



¿Debe permanecer el barrio en este lugar tan paradigmático dentro de la ciudad?

¿Por qué debe o no permanecer?

En el caso de permanecer: ¿En que condiciones?

En el caso de no permanecer ¿qué medida se tomaría con la población residente?

¿En qué afecta el proyecto Retiro a la zona?

¿Se debe conservar el carácter ferroviario del área para defender el patrimonio histórico?

6

## ANTECEDENTES HISTÓRICOS

El barrio se originó dentro de una zona netamente ferroviaria.

Se construyó un grupo de casas ferroviarias para alojar al personal, proveniente del NOA, que desempeñaba funciones en la Línea General Belgrano la cual conectaba Retiro con Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. Progresivamente este grupo de viviendas fue adoptando las características de barrio.

### 1912

La denominación oficial era Parada Kilómetro 3

Funcionaba exclusivamente para subir o bajar pasajeros (obreros ferroviarios que trabajaban en el sector de Vías y Obras de la línea).

### 1936

Se construyeron las primeras viviendas para el personal.

Sucesivamente fue adoptando diferentes nombres como Parada Misioneros de Perón y posteriormente Apeadero Ciudad Estudiantil

### 1960

Se modifica nuevamente su denominación como Apeadero Kilómetro 3. No consta cuando pasó a denominarse Parada Saldías.

### hasta los años 1980

La Empresa Ferrocarriles Argentinos contaba con más de 100.000 trabajadores y 30.000 km. de vías en todo el país. El Departamento Vías y Obras se encargaba del mantenimiento de todos los edificios incluidas las viviendas de los trabajadores.

El ferrocarril, en sus talleres, en zonas portuarias o de almacenamiento importantes, se vio en la necesidad de brindar viviendas a sus obreros. Así nacieron distintas colonias ferroviarias a lo largo del país, como en Capital Federal: Colonia Sola y Barrio Saldías; en Bahía Blanca: Coronel Maldonado, Brickman e Ingeniero White; en Rosario: Batten Cottage, Morrison Building y Laguna Paiva; etc.

7

### década de 1990:

Las políticas de privatizaciones de Ferrocarriles ejecutadas por el Gobierno Nacional dieron origen al **Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios (ENABIEF)** y a la **Dirección Nacional de Bienes del Estado**. Algunos inmuebles fueron entregados a concesionarios privados de la explotación ferroviaria. Otros fueron administrados para su venta o locación.

Una de las consecuencias de las mencionadas privatizaciones fue el despido masivo de trabajadores. Dada su especificidad técnica la reinserción laboral resultó casi imposible lo cual los llevó a engrosar las ya populosas filas de desocupados de todo el país provenientes de muchos ámbitos.

En los barrios ferroviarios, la ruptura de la relación laboral entre el ex personal ferroviario y Ferrocarriles Argentinos generó: falta de trabajo y difícil reinserción, irregularidad en la tenencia de las viviendas asignadas por Ferrocarriles, imposibilidad de mantenimiento y pago de servicios de las mismas.

### 15/06/2000

Se crea por decreto el Organismo Nacional de Administración de Bienes –**ONABE**–reuniendo las mismas funciones que ENABIEF.

Es en este período pre crisis del 2001 donde se visualiza con mayor nitidez el proceso de degradación y deterioro que sufrió la mayoría de la población en cuanto a su calidad de vida y el colapso que significó estructuralmente para el barrio.

**Los terrenos donde se asientan las viviendas del barrio Saldías hoy pertenecen al dominio del Estado Nacional. Actualmente se hallan bajo la órbita del Organismo Nacional de Administración de Bienes (ONABE).**

8

## ANTECEDENTES JURÍDICO LEGALES

- El Barrio Saldías no se encuentra en un área concesionada a operador ferroviario alguno.
  - **Se encuentra formando parte de los terrenos destinados al Plan maestro de urbanización del área Retiro**, según lo dispuesto por el **Decreto Nº 602/92**.
  - Integran el área descripta por el **Decreto Nº 1737/94**, de la cual se debe efectuar la relocalización de instalaciones y de tendidos ferroviarios, para permitir que en la misma se desarrolle un plan urbanístico de características especiales, con la participación del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
  - Los inmuebles se hallan zonificados como **"U.F." (urbanización futura)**, es decir no cuentan con indicadores urbanísticos que permitan establecer este aspecto técnico.
- El Estado Nacional en este sector cuenta con título de propiedad de características perfectas, con inscripción en el Registro de la Propiedad Inmueble en la Matrícula FRE Nº 19-7450 del 09/12/2005.**
- 04/11/2002** se suscribió una Carta entre el Poder Ejecutivo Nacional y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con la intención de transferir inmuebles del Estado Nacional al ámbito de la Ciudad de Buenos Aires o a la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., a los fines del desarrollo e integración urbanística de distintas zonas de la ciudad referida a áreas de la Isla Demarchi y del complejo urbanístico denominado **"Proyecto Retiro"**.

\* Fuente: ONABE Organismo Nacional de Bienes del Estado.

9

## B - RELEVAMIENTO FÍSICO Y SOCIAL

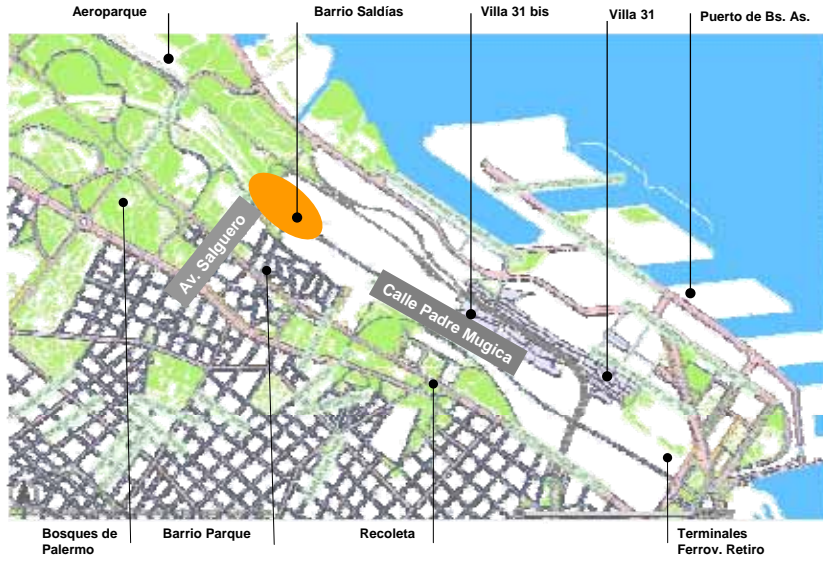
### SITUACIÓN ACTUAL

#### Ubicación dentro de la Ciudad de Buenos Aires



10

Ubicación dentro del área



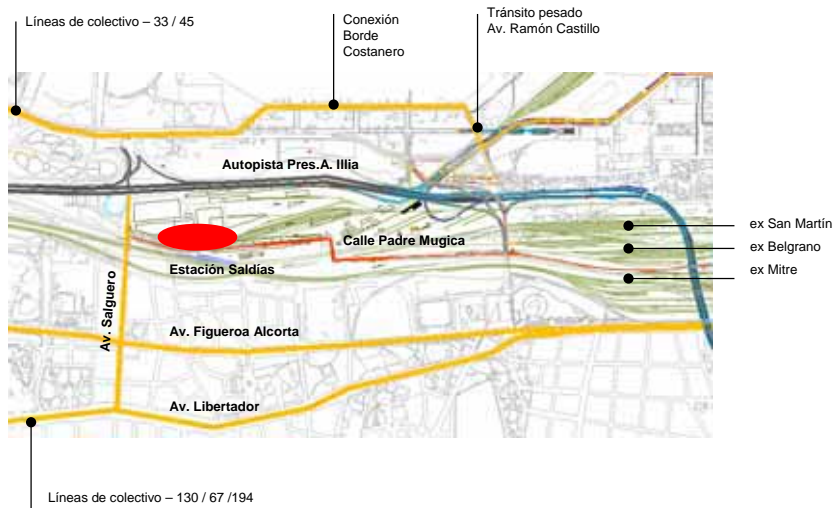
11

Foto aérea de la zona



12

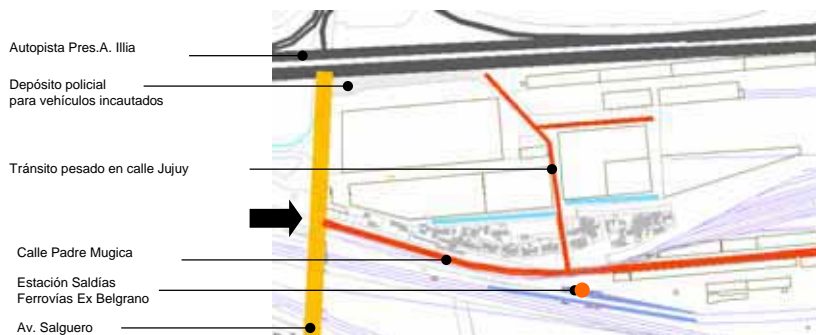
### Redes viales – medios de comunicación



13

### Aislamiento.

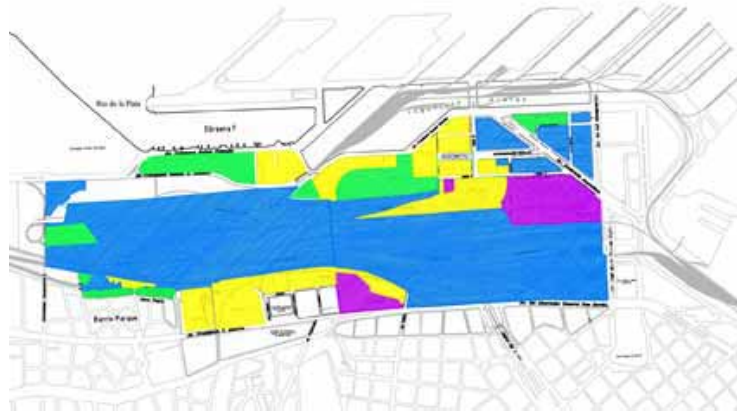
El barrio posee barreras físicas contundentes (vías férreas, puentes, autopista) que contribuyen a su aislamiento. Paralelamente la total ausencia de transporte público de pasajeros circulando por el barrio, concluye como única vía de conexión con el entorno el ferrocarril Belgrano Cargas, Estación Saldías. La entrada y salida del barrio no solo no ha sido resuelta ni estudiada sino que resulta improvisada y en pésimas condiciones (sin senderos ni iluminación).



La calle Padre Mugica no cumple condiciones elementales como veredas y señalización para peatones. Las ambulancias no ingresan pero sí decenas de camiones cruzan el centro del barrio hacia el sector de galpones. No hay autoridades de control y de orden, ya que su situación lleva implícito la confusión de jurisdicciones.

14

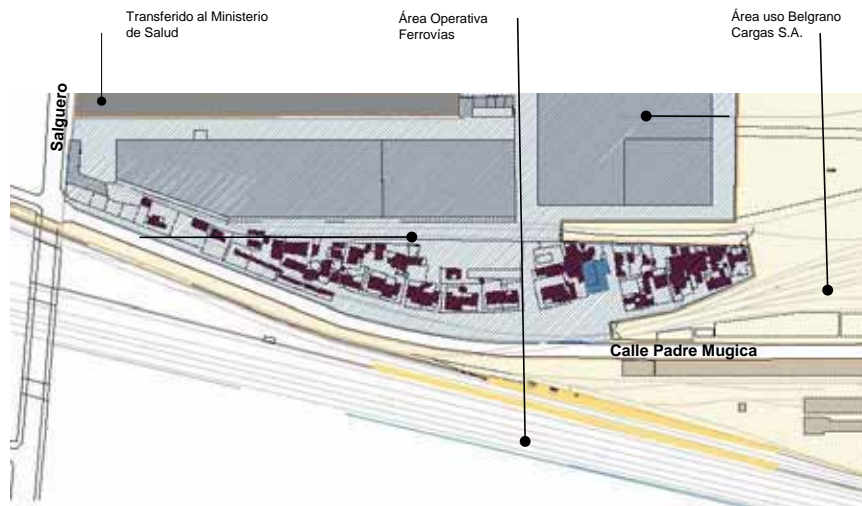
### Situación dominial – área Retiro



- Parcelas y fracciones de propiedad privada
- Parcelas y fracciones del Estado Nacional
- Parcelas y fracciones del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
- Sin Datos

15

### Situación dominial playa Saldías



- Área ONABE
- Área comprendida en decreto 83/98 Art. 3 en Jurisdicción de FGBSA

16



### Problemática en el otorgamiento del dominio a los ocupantes del barrio

Actualmente en el ámbito del Congreso de la Nación se tramita un **proyecto de ley por el cual se crean dos sociedades del Estado**:

**1) Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado** tendrá a cargo la administración de la infraestructura ferroviaria actual la que se construya en el futuro, su mantenimiento, la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad, como también el desarrollo de inversiones.

**2) Operadora Red Ferroviaria Sociedad del Estado** tendrá a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros. la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado definirá la explotación de los bienes que forman parte de la infraestructura ferroviaria, definirá la red nacional primaria y secundaria, podrá percibir cánones y realizar ventas de inmuebles, con previa autorización ministerial.

-Todo el patrimonio ferroviario que administra el ONABE se transferirá a esta nueva sociedad, por lo tanto, la misma podrá tener jurisdicción sobre el Barrio Saldías.

Para posibilitar futuras escrituraciones debe realizarse un proyecto de mensura, que permita un ordenamiento catastral con la creación de lotes o parcelas.

El concepto fundamental para que se permita la transferencia de un inmueble del Estado (en su dominio privado) se sustenta en la innecesidad del mismo. No podemos considerar en primera instancia que estos terrenos son innecesarios para el Estado Nacional. Los decretos que impulsaron el Proyecto Retiro, que afectan directamente esta área, aún están vigentes y no ha surgido ninguna normativa que modifique esta situación.

En el destino de estos bienes participa activamente la **Secretaría de Transporte de la Nación**, conforme los lineamientos del **Decreto Nº 1261/2004** que instruye a la Secretaría para que: "...determine el uso y destino de los inmuebles correspondientes a predios ferroviarios y los edificios directamente necesarios para las operaciones ferroviarias, incluyendo los asignados a tareas administrativas y auxiliares, contando a tal efecto con la asistencia del Organismo Nacional de Administración de Bienes, dependiente de la Secretaría de Obras Públicas, del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios". Siendo que el Barrio Saldías está ubicado muy próximo a zonas de explotación ferroviaria, tanto de cargas como de pasajeros, su destino también dependerá del futuro uso que se brinde a estos predios.

\* Fuente: ONABE Organismo Nacional de Bienes del Estado.

17

### Comuna 2 – Recoleta - equipamiento socio/sanitario/educativo/cultural

Se visualiza una falta de infraestructura urbana, sanitaria, educativa y recreativa en el barrio contrastando con la muy abundante cantidad y variedad de equipamiento urbano (escuelas primarias y secundarias, universidades, hospitales, CGCP, bibliotecas, museos, clubes, etc.) existente en el entorno inmediato (Barrio Parque, Retiro, Costanera Norte).

**DATOS:**  
Población total: 125.494 hab.  
Superficie total: 3,3 km<sup>2</sup>  
Dens. de población: 25.040,8 hab/km<sup>2</sup>

**PROYECTOS MAS VOTADOS DEL PRESUPUESTO PARTICIPATIVO:**

- 1- Centros de Salud para Barrio Saldías y para la Zona
- 2- Alameda pública desde Estación Saldías hasta plaza San Martín, Estación Retiro hasta Av. 904
- 3- Barrios públicos en planta.

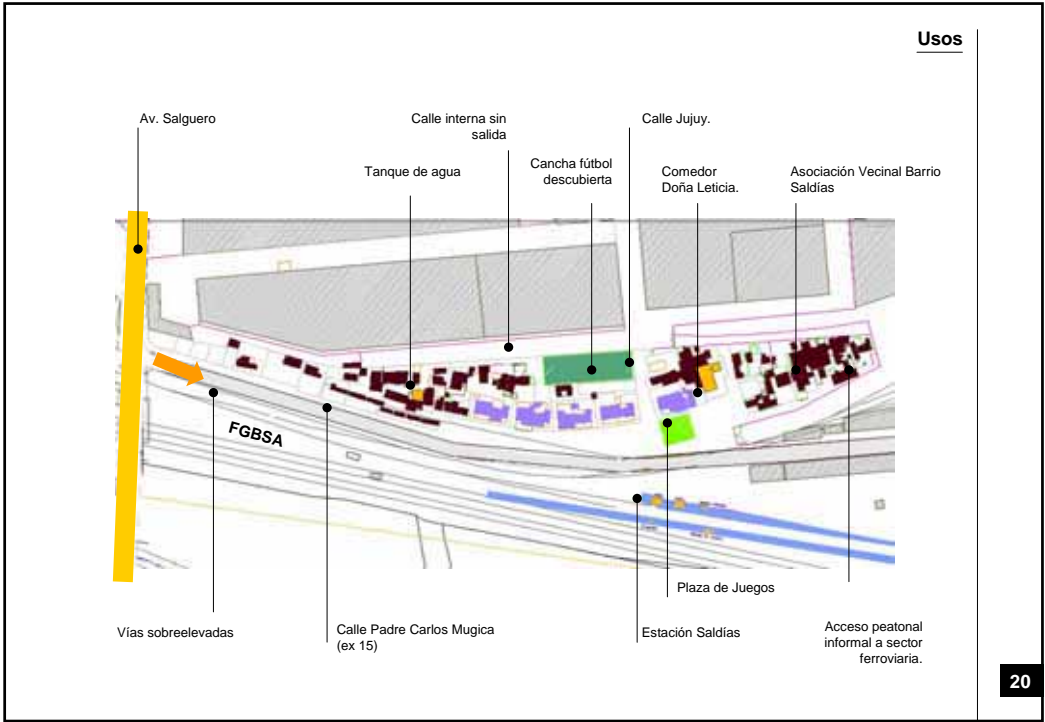
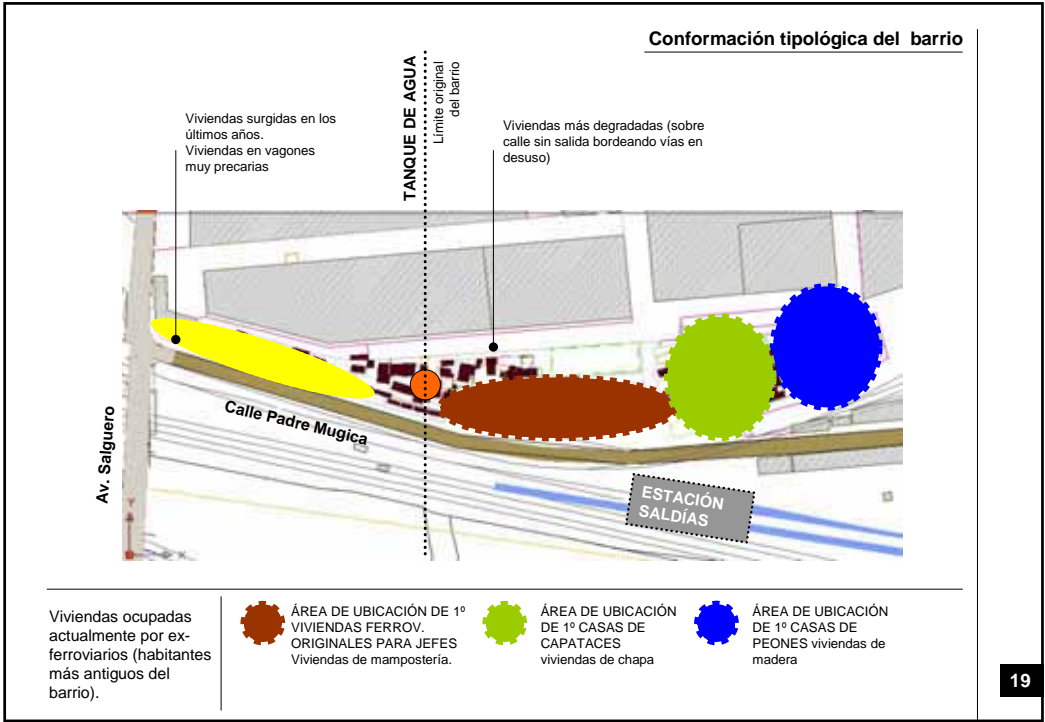
\* No tiene sede

**REFERENCIAS:**

- Barrios
- Cines y Teatro
- Comercios
- Edificios institucionales
- Escuelas
- Hoteles y Pensiones
- Oficinas
- Áreas integradas
- Estación a nivel soterrado
- Estación a nivel terreno
- Estación a nivel aéreo
- Límites CGCP
- Calentadores (sólidos y líquidos)
- Límites Comuna
- Subte en construcción
- Red completa de Subte



18



### Relevamiento fotográfico entorno Av. Figueroa Acorta y Barrio Parque

Es notable el gran contraste existente entre el Barrio Saldías y su entorno inmediato. La ubicación dentro de la ciudad es estratégica por cuestiones históricas, culturales e institucionales, por ende el valor del suelo urbano es uno de los más elevados en la Ciudad de Buenos Aires..



\* Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07

21

### Relevamiento fotográfico entorno ex. Calle 15 - Padre Mugica

Se produce un intenso flujo vehicular (pesado y liviano ) en ambas manos generando una circulación desordenada que colapsa en los horarios mas transitados. No existe un trazado adecuado, hay falta de equipamiento, de carteles indicativos, de iluminación, de veredas, de semáforos y de protección hacia las vías de tren. Esto genera una gran inseguridad tanto para vehículos como para posibles peatones. Paradójicamente esta vía es muy utilizada como conector informal de rápida circulación entre Retiro y Av. Salguero.



\* Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07

22

### Relevamiento fotográfico Calle Padre Mugica – Estación Saldías



\* Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07

23

### Relevamiento fotográfico área lindera a autopista y depósitos cercanos al barrio

La calle paralela a autopista se encuentra en un estado deplorable y hoy es utilizada como depósito policial para vehículos incautados. Asimismo las calles internas no son más que esbozos de traza sin pavimentación ni iluminación por donde circulan camiones de gran porte hacia los depósitos.



\* Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07

24

### Acceso a Estación Saldías

El acceso peatonal a la estación se produce desde la calle Salguero por senderos totalmente inadecuados, sin pavimento, sin vereda, sin iluminación y sin equipamiento.



\* Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07

25

### Relevamiento fotográfico accesos

Vista desde Autopista Pres. A. Illia



Cruce Av. Salguero



Acceso al barrio - Padre Mugica



Vista desde puente ferroviario - Intersección Av. Salguero y Padre Mugica



\* Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07

26

**Relevamiento fotográfico**

Tanque desde calle Padre Mugica



Tanque desde calle Padre Mugica



Estación Saldías



\* Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07

27

**Relevamiento fotográfico**

Calle interna



Calle interna Jujuy. Circulación de tránsito pesado a través del barrio.



Vista hacia galpones ferroviarios.



\* Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07

28

Relevamiento fotográfico Comedor Doña Leticia y Biblioteca.



\* Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07

29

Relevamiento fotográfico Plaza y playón deportivo.



\* Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07

30

Viviendas ferroviarias originales



\* Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07

31

Viviendas de madera y chapa



\* Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07

32



Viviendas de chapa



\* Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07

33

Viviendas en vagones



\* Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07

34

### Viviendas más precarias



\* Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07

35

### Relevamiento fotográfico equipamiento existente

Las cañerías maestras de provisión de servicios (desagüe cloacal, desagüe pluvial y gas natural) dibujan su traza por los límites físicos del barrio, excluyendo totalmente al mismo. La provisión de algunos servicios (agua potable y electricidad) es de gran informalidad lo cual redundo en perjuicio de la salubridad de los pobladores



\* Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07

36

\* Fuente: Encuesta Área de Estrategias de Prevención Social – PPD – del GCBA en el año 2002

### ENCUESTAS REALIZADAS POR EL GOBIERNO

FORTALEZAS	DEBILIDADES
-El 86% de los habitantes tiene una antigüedad, en el barrio, mayor a 5 años. Los más antiguos superan los 15 y 20 años de residencia en el barrio. -Son casi inexistentes las viviendas en alquiler.	-El 94% de la población vive hacinada (conviven varias generaciones en la misma vivienda o predio)
-Las familias fundadoras poseían contrato de alquiler con el ferrocarril hasta que fue privatizado y pagaban sus servicios. A partir de entonces debieron reinstalar los mismos y hasta el día de hoy se encuentran sin contrato.	-El 47% de la población comparte el baño con otros vecinos.
Casi la totalidad de las familias ha mejorado y ampliado sus viviendas en función de sus cambios parentales y posibilidades económicas.	-El descalabro sanitario (ausencia de redes formales de provisión de servicios básicos) genera importantes focos de contaminación ambiental
-Los problemas de inseguridad dentro del barrio son casi inexistentes, aunque si los hay en la zona de ingreso al mismo (zona de los tres puentes y Salguero).	-El 14% de la población se encuentra desocupada y el 11% recibe subsidios del estado. -El 11% son jubilados.
-No se han detectado casos de discriminación ni de violencia en el interior del barrio. Buena convivencia comunitaria.	-Para el 61% de los vecinos es muy grave la ausencia de equipamiento para atención primaria en salud.
-Alto nivel de organización y participación barrial (existen dos instituciones que nuclean a la mayoría de los pobladores y son la Asociación Vecinal Barrio Saldías y el Comedor Doña Leticia, además de una Biblioteca Popular)	-Bajo nivel de escolarización (61% de la población solo tiene primaria completa o incompleta). -El 75% de la población nunca realizó ningún tipo de capacitación. -Al 68% de la población le interesaría continuar estudiando.
-Las viviendas originales se encuentran en regular estado.	-La situación dominial de toda la población es informal. Ninguna familia posee título de propiedad
-El Barrio esta consolidado como tal y ha desarrollado un importante arraigo con el lugar así como una fuerte identidad ferroviaria.	-Para el 60% de los vecinos es necesario un espacio para actividades sociales, culturales y deportivas.

37

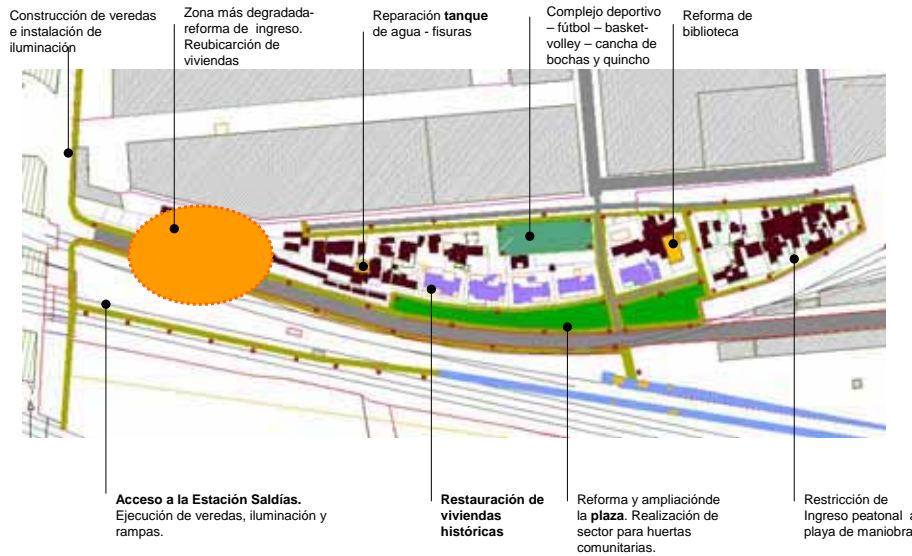
### ENTREVISTAS REALIZADAS EN EL SITIO

1° VISITA 16-05-07	2° VISITA 12-07-07
<p><b>Entrevista a Titular de Asociación Vecinal Barrio Saldías</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Proporciona datos históricos del barrio</li> <li>-Indica que en 1936 fue origen de Estación Saldías del ex Ferrocarril Belgrano Cargas</li> <li>-Da información sobre la situación legal de los habitantes</li> <li>-Indica la zonificación del barrio original (sector de Jefes, sector de capataces y sector de peones)</li> <li>- En 1992 el FFCC Belgrano (fue privatizado) dejó unilateralmente de hacerles contrato de locación</li> <li>- Año 2000, se ocupan los últimos terrenos disponibles entre el tanque y Salguero</li> <li>- Solicitan la tenencia de la tierra</li> <li>- Solicitan infraestructura urbana</li> <li>- Solicitan equipamiento deportivo / sanitario / cultural / educativo</li> <li>- Indica que en el año 2002 habitan 88 familias y 550 personas</li> <li>- Existe gran unidad entre los vecinos.</li> </ul> <p><b>Nuestras observaciones sobre la institución:</b> Esta asociación tiene intereses comunes a toda su comunidad, goza de acompañamiento político partidario. Su función es fundamentalmente institucional y con el principal objetivo de obtener la tenencia de la tierra.</p>	<p><b>Entrevista a Responsable de Comedor Doña Leticia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-1996 se funda el Comedor</li> <li>- Hace un tiempo había una Iglesia donde se realizaban actividades</li> <li>- Utilizan las escuelas de la zona (cuatro) aunque sea incómodo llegar (tres primarias y una secundaria).</li> <li>- No pertenece a la jurisdicción de ninguna de las cuatro comisarías de la zona, hablan de una "zona liberada".</li> <li>- Actualmente y en forma transitoria, circulan por la calle Carlos Mugica los colectivos 45 y 33 debido a reparaciones en Av. Costanera.</li> <li>- Brindaron información acerca de los servicios públicos que utilizan (cloaca por pozo ciego, gas envasado, luz con medidor, agua corriente y DirecTV) y detalles de sus conexiones.</li> <li>- En el local contiguo funciona una Biblioteca Popular donde se realizan talleres culturales y apoyo escolar.</li> <li>- El principal medio de transporte para entrar y salir del barrio es el tren</li> </ul> <p><b>Nuestras observaciones sobre la institución:</b> Esta asociación se encuentra abocada a la atención de la población más vulnerable del barrio (niños, adultos mayores y mujeres embarazadas). Su objetivo principal es brindar alimento a quienes necesiten. Realizan actividades educativo-culturales. Esta institución recibe un fuerte apoyo político partidario.</p>
<p><b>Algunas observaciones sobre el Barrio:</b> El barrio tiene muy baja delincuencia a pesar de su particular ubicación geográfica. Requiere con urgencia de infraestructura urbana, equipamiento comunitario, conectividad con el entorno y un importante reordenamiento vehicular tanto pesado y liviano como público y privado. La zona de galpones, que rodea al barrio, debe ser estudiada para no afectar la dinámica productiva de la población.</p>	

38

### Propuesta de vecinos

Proveer servicios de agua corriente, iluminación, cloacas, desagüe pluvial y gas natural. Realizar veredas y pavimentar calles. Reubicar viviendas no recuperables.



39

### GESTIONES REALIZADAS POR LAS INSTITUCIONES DEL BARRIO

Los vecinos del barrio a través la "Asociación Vecinal Barrio Saldías" hicieron presentaciones a distintos organismos:

**Solicitaron la realización de una encuesta oficial. Esta se efectuó en el año 2002** por la Dirección de Políticas de Seguridad y Prevención del Delito del Gobierno de la Ciudad.

**2003:** en ONABE su **primera presentación**, junto con 46 declaraciones juradas de los habitantes de los inmuebles ubicados en jurisdicción de la estación Parada Saldías. Requieren acceder a las viviendas que ocupan, a través de los beneficios de una serie de normativa (leyes 23.697, 23.967, 24.146 y 24.374, decretos y modificatorios), destacando que realizan la posesión pacífica y continuada, bajo la figura de usucapión y en las declaraciones indican que ocupan en calidad de propietarios. Mencionan gestiones realizadas ante la Comisión de Tierras Fiscales Nacionales y el Gobierno de la Ciudad, para la regularización dominial de las tierras. Acompañaron el pedido con una constancia de la Inspección General de la Justicia, que autoriza a funcionar con carácter de persona jurídica a dicha Asociación.

En **11/2003** el **ONABE** recepcionó un pedido de la **Comisión Municipal de la Vivienda de la Ciudad de Buenos Aires (hoy IVC)**, requiriendo información sobre la situación actual del terreno, situación jurídica y proyectos que impliquen la utilización, ocupación o cambios de destino. Manifiestan que los vecinos del barrio solicitan obras de infraestructura (red de agua potable y cloacal, gas natural, etc.), como parte de un plan de urbanización. La construcción de un edificio multifuncional con salas de atención primaria, biblioteca y centro de jubilados y pensionados.

El **Ministerio de Desarrollo Social** conforma un expediente por la asociación donde se informa que cuenta con un comedor comunitario para niños y jubilados. Además, con ayuda del Gobierno de la Ciudad realizaron una red pluvial. Así mismo indican que no cuentan con red de agua domiciliaria, cloaca, gas, poda de árboles, pavimentación de calles y veredas, etc., y requieren la construcción de una sala de atención primaria.

En **06/2004** ingresó una petición de la asociación a la **Secretaría de Obras Públicas** donde requiere básicamente lo mismo que en el punto anterior, agregando la tenencia precaria para la construcción de una sala de atención primaria y un centro polideportivo y recreativo.

En **07/2004** se recibió en el ONABE un pedido del **Centro de Gestión y Participación Zona 2 Norte de la Ciudad de Buenos Aires**, solicitando autorización para gestionar la provisión de la red de agua potable y cloacal, gas natural domiciliario, construcción de veredas y retiro de autos abandonados.

40

## CONCLUSIONES

Nos encontramos frente a un barrio consolidado como tal, con una fuerte identidad propia y una singular situación de arraigo al lugar.

Nos referimos a un universo de aproximadamente 850 habitantes, la mayoría de las cuales formaron parte de la comunidad ferroviaria, lo cual les proporcionó una identidad muy definida. Hablamos de una población en la cual impera la cultura del trabajo (a pesar de las crisis), la necesidad de mejorar su calidad de vida, el trabajo solidario y un alto nivel de organización social.

Los temas prioritarios de resolución son:

La integración a la trama urbana, la accesibilidad, el tránsito vehicular pesado y liviano, los medios de transporte público, la tenencia de la tierra, la falta de equipamiento urbano, la falta de infraestructura urbana, sanitaria, educativa y recreativa.

Estas características son producto de un arraigo con el lugar y un tendido de lazos sociales afectivos muy fuertes, situación esta que debería contemplarse en la etapa de proyecto.

41

## C - PROYECTOS REALIZADOS PARA EL ÁREA

### PROYECTO RETIRO

#### Proyecto Retiro y sus implicancias en el caso

La acción del Estado en la privatización de los ramales ferroviarios se concretó con la **Ley Nº 23.697** por la cual el Congreso Nacional encomendó al Poder Ejecutivo la concesión de los servicios ferroviarios. A su vez de considerarlos deficitarios y para posibilitar la concesión se contempla la subvención con fondos del erario público.

Se contrae un empréstito por el **Decreto Nº 166/94** y se dispone además la enajenación de los inmuebles desafectados por la privatización y racionalización. **El Decreto Nº 1143/91** encomienda al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a crear un fondo integrado con los recursos emergentes de los bienes inmuebles y otros activos de las empresas prestadoras de los servicios ferroviarios para aplicar al pago de los subsidios. Dicho ministerio debía disponer lo necesario para la explotación óptima de los bienes afectados, desafectados o a desafectar (ya sea propuestas de desarrollo urbano, ofertas de explotación, etc.).

**El Decreto Nº 602/92** fue uno de los avances de la década del 90 por intentar reconvertir estos terrenos en diversos negocios inmobiliarios, tendientes a cambiar por completo la filosofía de la era estatal.

El objetivo básico era que la reestructuración ferroviaria no implicara una erogación para el Tesoro de la Nación, razón por la cual el plan de urbanización a desarrollar en el área debía autofinanciarse con fondos provenientes de las tierras desafectadas del servicio público.

42

Por este decreto se destinó a la Comisión Venta de Inmuebles Estatales (creada en el año 1991 por el **Decreto Nº 2137/91**), la confección de un **plan maestro de urbanización** de un área de aproximadamente 200 hectáreas, limitadas por la calle Jerónimo Salguero al norte, el Río de la Plata al este, las vías del ferrocarril Mitre, Av. Libertador y Av. Eduardo Madero al oeste, teniendo **“.....en cuenta los nuevos criterios que se manejan en el movimiento de carga y descarga del ferrocarril dentro de las ciudades y la nueva fisonomía que tendrá el Puerto de la Ciudad de Buenos Aires con su privatización.”** Todo debía ser acorde a la nueva era de privatizaciones. Con amplias facultades esta Comisión podía vender, conceder, permutar, arrendar total o parcialmente los inmuebles estatales dentro de este enorme predio, con la excusa de obtener importantes ingresos para el Estado Nacional. Debía difundir a nivel nacional e internacional el proyecto para transformar la zona **“...en un lugar atractivo para la inversión inmobiliaria, con la adecuada participación de la Municipalidad de Buenos Aires”**.

El **Decreto Nº 1737/94** avanza un paso más e instruye a Ferrocarriles Argentinos a proceder a relocalizar instalaciones y tendidos ferroviarios de la Terminal Retiro, desafectando el área involucrada de la operación ferroviaria. Se encomienda a la Municipalidad de Buenos Aires (en ese entonces dependiente del Estado Nacional hasta la constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires), y a Ferrocarriles Argentinos para efectuar un llamado a concurso de ideas para el desarrollo urbano del área desafectada. Se estipulaban un 65% para espacio libre de uso público, 35% para uso privado, FOS del 60%, FOT de superficie bruta 1,2 o neto 3,5, fijando usos residenciales, hoteleros, comercios y servicios y destinando la estación terminal de la Línea Bartolomé Mitre para fines culturales y recreativos. Las atribuciones de este decreto fueron conferidas posteriormente al Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios.

**Nada se menciona sobre cómo solucionar las villas y asentamientos existentes ya para esa época.**

Posteriormente, las funciones de esta Comisión (disuelta en el año 1995) fueron trasladadas al entonces Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios por el **Decreto Nº 1383/96** de su creación.

43

Capítulo aparte merece mencionarse al **Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios (ENABIEF)**. Creado por el **Decreto Nº 1383/96**, como ente autárquico en el ámbito de la Secretaría de Obras Públicas y Transporte del poderoso Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. Su principal función radicaba en administrar todos los bienes ferroviarios no concesionados que se encontraban en poder de las Empresas Ferrocarriles Argentinos (en liquidación) y Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (FE.ME.S.A.). **Su directorio contenía amplias facultades para la disposición de estos bienes, obteniendo el 100% de sus rentas y el 15% de sus ventas.**

En una entrevista realizada por la Sociedad Central de Arquitectos, a principios del año 1997, al Dr. Matías L. Ordóñez, en ese entonces Liquidador de Ferrocarriles Argentinos y Presidente de FE.ME.S.A. y luego presidente del ENABIEF (funcionario que llegó a ejercer los tres cargos al mismo tiempo), manifiesta: **“...que siempre existió la intención de crear un proyecto para esta área que presentaba signos de sobredimensionamiento, cierta decadencia en la infraestructura y estaba parcialmente ocupada por intrusos. Esta situación de la ciudad agolpándose en las fronteras de esta zona, requería revertir el proceso de la manera más rápida posible. Para ello se consultó con el Banco Mundial y a través se contrató una consultora que tenía experiencia en reestructuraciones ferroviarias.”** En aquel momento y con los antecedentes descriptos no era casual que el Proyecto Retiro, sin consulta, se politice y catalogue como **“el proyecto inmobiliario de Menem”**.

De las distintas alternativas presentadas por la consultora (CANAC y otras firmas canadienses, asociada con arquitectos locales, Hampton-Rivoira y Camba y asociados, con el apoyo del Banco Mundial), se eligió aquella que trasladaba las terminales de carga, dejando las de pasajeros para unificarlas, de esta manera liberando más de 100 hectáreas de tierra. Como dijimos, la idea era que la venta de los terrenos financiaría el proyecto de reestructuración.

Por el **Decreto Nº 1737/94** se llamó a un **Concurso nacional de ideas para el “Desarrollo Urbanístico del Área de Retiro”**, donde las bases fueron fijadas entre Ferrocarriles Argentinos, la Sociedad Central de Arquitectos y la Municipalidad de Buenos Aires.

Las propuestas debían responder a **diferentes objetivos**: la configuración del espacio público, morfología del área, red vial y transporte público del sector, sistema de transferencia inter modal, definición del uso del suelo y la respuesta a diferentes indicadores urbanísticos como la vinculación con sectores adyacentes de la ciudad. Los temas del puerto, infraestructura ferroviaria, vial y red de servicios trascendían el ámbito del concurso a pesar de interactuar con el proyecto específico.

44

**Propuesta ganadora**  
**Estudio Lestard, Baudizzone y Varas arq.**



Actual BARRIO SALDÍAS

Se presentaron 68 propuestas, siendo la ganadora el **Estudio Lestard, Baudizzone y Varas**. Los ganadores fueron contratados por el Gobierno para desarrollar el plan maestro y crear sus normas urbanísticas. Pero las normas que tenían la aprobación del Consejo de Planificación Urbana nunca llegaron al Concejo Deliberante porteño para su aprobación. Con los distintos cambios de Gobierno y crisis ocurridas en el país el proyecto original quedó estancado.

45

**Puntos del Proyecto Retiro en sus distintas etapas que afectan al BARRIO SALDÍAS:**

- **Posible remoción del edificio del Ministerio de Bienestar Social** (hoy transferido al Ministerio de Salud y Acción Social), contiguo al Barrio Saldías, siendo una notoria obstrucción para concretar la Playa Saldías.

- **Reposición de los puentes sobre la calle Salguero** según el nuevo ordenamiento de las trazas de cada ferrocarril

- **Se reconsidera la calle Padre C. Mugica (ex 15)**, actualmente pavimentada sin iluminación ni acordonamiento, desde Salguero hasta la Avenida Dr. J. M. Ramos Mejía (avenida que corre frente a las terminales ferroviarias).

- **En el proyecto de acceso al puerto tras unificar distintas líneas ferroviarias se contempla la creación de la Playa Saldías**, consistente en una parrilla de vías de operación y espera antes de ingresar al puerto. El funcionamiento de esta playa es justamente lo que permitiría liberar en forma inmediata los terrenos que hoy se ocupan para la carga sobre Avenida Libertador. En esa playa se construirá el ingreso directo al puerto para trenes de trocha ancha, agregando un tercer riel en las vías del Belgrano. Es decir, se trasladan las operaciones de carga al sector de Saldías.



46

En el año 2005 el Gobierno Nacional luego de reuniones con representantes del Gobierno de la Ciudad y la Corporación Antiguo Puerto Madero relanzan el **Proyecto Retiro 2010**, un plan para urbanizar una parte del área, la franja de terrenos paralelos a la Avenida Libertador, entre la terminal ferroviaria y la Avenida Pueyrredón, desarrollando una nueva urbanización con viviendas, comercios, oficinas, hoteles y espacio público, un **total de 18 hectáreas**. El objetivo es financiar la electrificación del ferrocarril San Martín.

El **Estudio Lestard, Baudizzone y Varas**, contratados por la Corporación, elaboran la creación de un nuevo centro de trasbordo, entre la terminal del Belgrano y la terminal de ómnibus.

Se desconoce el proyecto y su actual grado de avance.

### PROYECTO GCBA PLAN DE URBANIZACIÓN ANTEPUERTO – VILLA 31 2004

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES  
Secretaría de Infraestructura y Planeamiento  
Subsecretaría de Planeamiento  
Dirección General de Desarrollo Urbano



\* FUENTE: GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES:  
-Subsecretaría de Planeamiento / Dirección General de Desarrollo Urbano



**El ordenamiento que se propone tiene como objetivo fundamental configurar una pieza urbana que materialice la convivencia entre las actividades características del antepuerto de la ciudad de Buenos Aires y el conjunto de usos y actividades que conviven en sus inmediaciones:**

- a) red de autopistas y red ferroviaria de ingreso al puerto;
- b) red vial del antepuerto;
- c) instalaciones ligadas a la operatoria portuaria;
- d) Terminal de autobuses de larga distancia y
- e) conjunto residencial Villa 31.

Se plantearon las siguientes premisas para el desarrollo de la propuesta:

**Viabilizar la consolidación de la actividad presente y futura del puerto de Buenos Aires.**

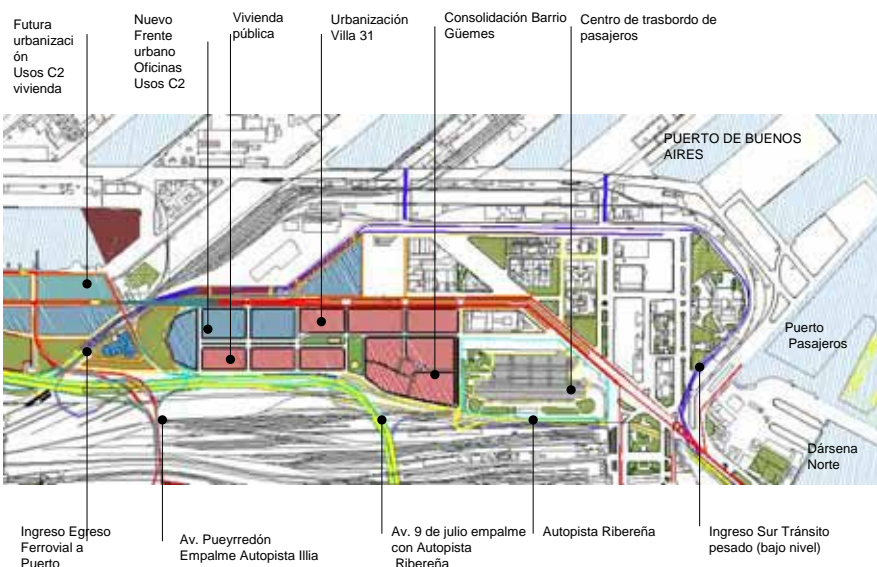
Resolver la correcta articulación de las infraestructuras de carácter metropolitano que confluyen en el área: autopistas Illia y futura Ribereña (completar el anillo vial; ver Gráfico 1) ; Av. Costanera e ingreso ferroviario a puerto; Garantizar la permanencia en buenas condiciones de urbanización del núcleo residencial de la Villa 31

**Diseñar las ramas de enlace de la autopista privilegiando:**

- 1) el ingreso de camiones al Puerto de Buenos Aires;
- 2) la articulación de la red vial urbana con la ribera de la ciudad y
- 3) eludiendo las interferencias con el tejido de la Villa 31.

Crear entre la traza de la autopista y el antepuerto propiamente dicho, una pieza urbana que - albergando los usos y actividades hoy distribuidos en forma precaria - configure el nuevo frente entre ciudad y puerto. Segregar la vialidad netamente portuaria de la vialidad urbana principal, garantizando la primera la optimización de la operación portuaria y la segunda la continuidad de la Av. Costanera. Autopista Illia con sus respectivos enlaces en las proyecciones de las Av. Pueyrredón y 9 de Julio Av. Gendarmería Nacional y viaducto sobre proyección calle Junin (vías de ingreso ferroviario a puerto), que garantiza la continuidad urbana de la avenida costanera, resolviendo la interferencia con la parrilla ferroviaria de ingreso al puerto de Buenos Aires. Categorización de la Av. Castillo como vialidad exclusiva para la actividad portuaria, límite a partir del cual se desarrolla toda la actividad logística característica del área.

\* FUENTE: GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.  
-Subsecretaría de Planeamiento / Dirección General de Desarrollo Urbano



\* FUENTE: GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.  
-Subsecretaría de Planeamiento / Dirección General de Desarrollo Urbano



Se desarrolla un barrio de usos mixtos (residencial y terciario) con alto potencial urbanístico "Barrio Antepuerto".  
 El área residencial del sector se proyecta para dar cabida a un total de 3.000 viviendas.  
 Se prevé el desalojo total de la Villa 31 Bis, quedando librado los suelos que actualmente ocupa para usos ferroviarios.  
 El tejido residencial articulará sectores de densidad variable, con diversidad de tipologías edificatorias.  
 El barrio combinará usos residenciales, de equipamiento local y terciarios, localizándose los últimos, así como los sectores residenciales de alta densidad, sobre el frente de la Av. Gendarmería Nacional  
 El diseño de la red vial interior reconocerá en lo posible ciertas calles y equipamientos del tejido original de la Villa 31.

**Dentro del marco de esta propuesta es posible integrar el Barrio Saldías. El proyecto Retiro ganador del concurso dificulta mas su integración..**

\* FUENTE: GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES:  
 -Subsecretaría de Planeamiento / Dirección General de Desarrollo Urbano

51

## C - PROYECTOS REALIZADOS PARA EL ÁREA

### HIPÓTESIS DE TRABAJO

**El Barrio Saldías debe formar parte de la intervención urbana que involucre al área de Retiro**, ya que no solo física y funcionalmente comparten características y requerimientos sino que resultaría inviable una correcta reestructuración vial, funcional y de conectividad de manera aislada, por lo tanto no puede pensarse una intervención fragmentada separada del conjunto.

Tanto la ubicación y características del Barrio Saldías como de la Villa 31 evidencian el gran contraste socio, económico, cultural existente entre su población y la de su entorno inmediato, Barrio Parque, Recoleta, Retiro. A partir de lo expuesto consideramos que sería un error muy grave limitar la intervención a generar negocios inmobiliarios, tan factibles de ser ejecutados en la zona, por su ubicación y potencialidad estratégica y por el alto valor del suelo urbano.

**Esta intervención puede significar una oportunidad histórica de equilibrar desigualdades** entre distintos sectores de nuestra sociedad y reparar injusticias reiteradas a lo largo de la historia de nuestro país.

Estas situaciones asimétricas, en cuanto a las condiciones de acceso al uso de la ciudad, a la centralidad, a la vivienda, a los servicios, a los equipamientos sociales y a la oportunidad de producir ingresos, solo serán generadoras de violencia social e insatisfacción en los sectores afectados.

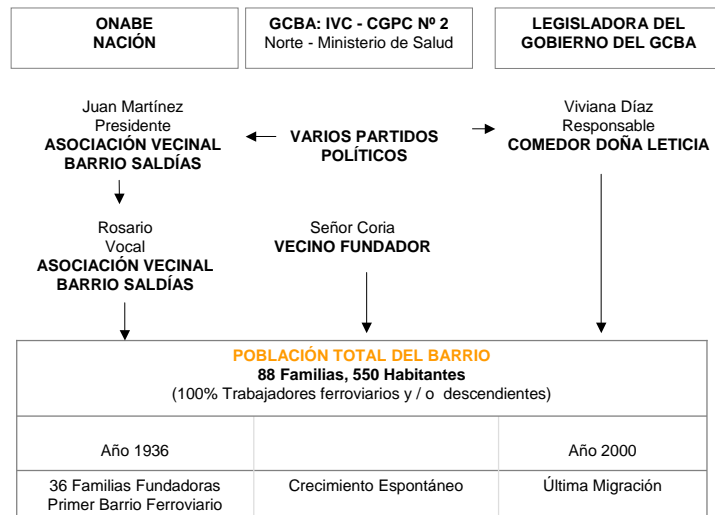
**Democratizar el disfrute de la urbanidad**, permitir la integración de grupos humanos más vulnerables a la trama urbana de la metrópolis es por lo tanto un objetivo a cumplir.

A partir de todo lo expuesto, la idea es **articular la ciudad formal e informal**, recalificando espacios, generando un proceso de coexistencia y heterogeneidad, manteniendo el tejido social existente y generando nuevas figuras legales para que esto sea posible.

Para el desarrollo del proyecto creemos firmemente en la **participación activa de la comunidad**, con una exhaustiva escucha de demandas que posibilite generar una articulación socio espacial adecuada que estimule la integración social, otorgando un rol activo a los habitantes en cuanto a la definición de las necesidades, el diseño y construcción de su propio hábitat.

52

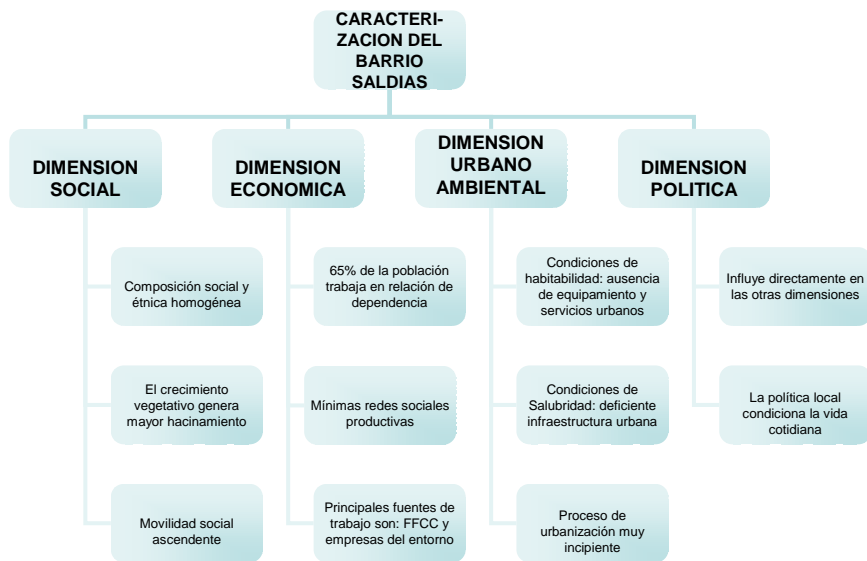
### MAPA DE ACTORES



53

### CARACTERIZACIÓN DEL BARRIO

#### Dimensión social, económica, urbano ambiental y política



54

## A – MARCO CONCEPTUAL

Una de las principales características del Barrio Saldías es que no nació del asentamiento irregular de las tierras, como generalmente se observa en la mayoría de las ciudades y pueblos de América Latina. Su origen es netamente ferroviario. Las casas fueron construidas por el Estado Nacional (con excepción de las nuevas construcciones) y ocupadas por sus empleados. Esta situación es la que marca una identidad por parte de las familias habitantes. Un sentido de pertenencia con la tierra, con el entorno ferroviario.

Nuestra opinión radica en la permanencia y mejora continua de este barrio y no en su erradicación.

Tomamos como punto de partida lo manifestado por el **Arq. Jorge M. Jáuregui**: *"Para tener efectividad en las intervenciones es necesario articular al mismo tiempo: el largo plazo (visión estratégica de los problemas) con el corto plazo (definición táctica de las intervenciones); la gran escala (la ciudad considerada en sus conectividades) con la pequeña escala (los proyectos localizados); los intereses más generales (el bien público) con las acciones más particulares".*

*"En lo urbanístico-arquitectónico-social, es necesario viabilizar potentes núcleos de urbanidad con calidad espacial y formal en las entrañas de la ciudad partida, dividida, fragmentada, actual. Concebir y realizar nuevas conexiones en el interior de la ciudad existente, nuevos centros de vida pensados para la convivencia en torno a espacios públicos calificados; agujeros de creatividad, anudamiento de lo público y de lo privado, de lo individual y de lo colectivo, de interior y de exterior".*

Consideramos que el Barrio Saldías debe formar parte de la trama urbana, integrado al movimiento y evolución de la ciudad. Jáuregui indica que

*"La estrategia consiste en intentar encontrar pasajes entre lo formal y lo informal a través de una tipología diferente, ni de rechazo ni de integración, sino de pliegue, de inclusión, funcionando como bisagra, como nexo".*

Por ejemplo, en lo físico, la intersección de las calles Salguero y Padre Carlos Mugica, constituyen el nexo a desarrollar, para una mejor vinculación con el resto de la ciudad.

Coincidimos con Jáuregui en que las soluciones deben ser acompañadas con la elaboración de normativas específicas para el Barrio Saldías: *"La elaboración de normativas específicas para estas áreas forma parte componente de los proyectos de intervenciones que comprenden lo urbanístico - social como un todo".*

La solución del barrio debe tratar de ser lo más integral posible, contemplando no solo los aspectos de inserción física sino también la inserción en el tejido social, cultural y económico.

Así lo considera el Arq. Víctor S. Pelli: "La imagen más consensuada de pobreza entiende esta situación como un estado de no satisfacción de necesidades básicas, pero ya es lugar común que esta definición no alcanza ser suficiente, si solo se entiende las necesidades básicas como carencia de productos físicos y tangibles destinados principalmente a satisfacer necesidades fisiológicas y no se reconoce que en la sociedad urbana actual, en Argentina y en América Latina, este estado de insatisfacción incluye también la inserción imperfecta, desventajosa, dependiente y precaria, en el tejido social, cultural y económico.

Esta situación insuficiente y degradante se pone de manifiesto no sólo en sus aspectos más tangibles y típicos, como el de la mala ubicación física en la ciudad, o la dificultad insalvable para proveerse de bienes y servicios indispensables, sino también en aspectos intangibles como la falta de conocimiento, o de convicción, o de familiaridad, en relación con los códigos de convivencia y/o de gestión propios de los mecanismos de funcionamiento e interrelación de esta sociedad, o en el manejo precario de mecanismos formales, legales y administrativos, o las ubicaciones desventajosas a la hora de la distribución de cargas y beneficios en las transacciones sociales.

No se trata de inserción nula sino de inserción mala, agobiante y perjudicial (e injusta, si se admite que las causas de esta situación están fuera de la decisión de los propios afectados) para los sectores constreñidos a vivir esta cultura en condición de pobres, como se entiende y vive la pobreza en esta cultura local que confunde pobreza con miseria, pero también contaminante y degradante para el sistema social, como síntoma de una patología que lo abarca como conjunto.

No es posible hablar de una sociedad evolucionada, dentro de las pautas de esta cultura occidental - moderna, que esté compuesta por un sector insertado estructuralmente en el sistema, y por lo tanto con oportunidades de alcanzar los beneficios que éste ofrece, y por un sector no incluido, o degradantemente incluido, y menos aún en una sociedad en la que el pensamiento más generalizado, aún entre los desfavorecidos, es que así es como deben ser las cosas o que no pueden ser de otra manera".

Nos parece importante señalar la experiencia de mejoramiento de barrios en Perú según la óptica de Daniel Ramírez Corzo y Gustavo Riofrío: "La modalidad de atender las necesidades de las familias de bajos ingresos que parece imperar en la discusión de las agencias multilaterales de nuestros días consiste en procesos masivos de legalización del suelo al margen de los demás procesos de mejoramiento urbano. Suponemos que ellas se entienden como el primer paso para los procesos de mejoramiento, aunque nada se dice sobre cómo sería ese proceso. Para la ideología neo liberal, se supone que luego serán las fuerzas del mercado las que se encargarán de proporcionar los créditos y mejorar estos barrios, pero las experiencias glosadas nos muestran que ello no ocurre así.

57

Este estudio muestra que la relación entre **titulación** del suelo y el proceso global de mejoramiento urbano en los nuevos barrios del Perú no es directa, ni como intención de las autoridades ni como procedimiento para atender la magnitud del problema actual del mejoramiento urbano de manera sostenible y replicable. En el caso de los nuevos barrios, la intención pública —y la del Banco Mundial que financió la acción y considera el proyecto como exitoso— ha sido legalizar al menor costo posible cualquier tipo de ocupación de suelo sin problemas de propiedad y no la de desarrollar proyectos integrales de mejoramiento urbano para uno o más barrios situados en la misma zona.

En el caso de los "viejos barrios", el registro del título que ya existía deja de lado la necesidad de formalizar la vivienda que se ha construido en medio de los esfuerzos (privados) de las familias sin ningún tipo de asistencia. En las décadas anteriores, el proceso de mejoramiento ocurrió sin la necesidad del título de propiedad.

Bastó la **seguridad en la tenencia** del suelo para que los esfuerzos de dotación de servicios y equipamiento se desplegaran tanto por parte de las familias como por las autoridades. Ahora las mismas familias parecen seguir el mismo patrón de conducta: ocupan terrenos y buscan mejorar el lugar, pero ello se hace en un contexto urbano y social radicalmente diferente que en principio no es su responsabilidad desentrañar. Lo es de las autoridades urbanas y de vivienda. Esta es la realidad de Lima y de las grandes ciudades de América Latina, que ya han llegado a la etapa de consolidación urbana que procede de la época de la explosión urbana.

Ahora bien, sí es posible establecer la relación positiva entre la seguridad de la tenencia del suelo y el mejoramiento urbano. En el caso peruano, la seguridad de la tenencia del suelo era generalmente lograda al inicio del proceso de consolidación de los barrios por medios distintos al otorgamiento de un título de propiedad individual a cada familia. Sin embargo, esta simplificación que lleva a confundir la seguridad de la tenencia del suelo y la posesión de un título de propiedad está en la base de las propuestas contemporáneas de titulación (del suelo, como conviene reiterar). Nos preguntamos con qué visión integral de la ciudad se han formalizado los barrios estudiados. ¿O es que se asume que una vez legalizada la tenencia del suelo los demás procesos de inclusión urbana ocurrirán de manera automática? La inscripción legal se ha efectuado aislada de cualquier consideración acerca del futuro de las familias y de la ciudad. Se ha titulado todo lo que se podía titular a bajo costo, sin considerar el costo que tendrá el acondicionamiento urbano de esos lugares en el futuro. Es el caso de los dos ejemplos citados. Debido a que las urbanizaciones están en la primera etapa de su desarrollo, donde la inversión de las familias en el terreno es relativamente pequeña, no se justificaba legalizar estas ocupaciones. Lo recomendable hubiera sido iniciar procesos de reasentamiento hacia terrenos apropiados, lo que hubiera requerido de una política de inclusión urbana bien definida y financiada, que no existe. La ciudad de Lima ha sido testigo de intentos de urbanizar el Valle de Lurín, contiguo al Cono Sur, con la intención de alojar a familias de altos ingresos y no con la intención de alojar convenientemente a población de distritos contiguos que ya encontraron más de 800 hectáreas por su cuenta. Esto nos indica que la política de ocupación y manejo de suelo de Lima debe ser redefinida. Este modelo de crecimiento de la ciudad transmite de manera intrínseca una exclusión urbana, y como lo hemos visto en la primera parte, construye una ciudad cada día más segregada".

58

**DÉFICIT HABITACIONAL EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES**

**IMPLICANCIAS DE LOS PROGRAMAS DE ERRADICACIÓN DE VILLAS**

**PATRIMONIO HISTÓRICO**

**ANTECEDENTES HISTÓRICO - JURÍDICOS DE BARRIOS FERROVIARIOS**

**DÉFICIT HABITACIONAL EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES**

**LEGISLACIÓN:**

La temática del hábitat se encuentra contemplado en el Capítulo V "Hábitat Art. 31 de la **Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires**":

1.-"Resuelve progresivamente el déficit habitacional, de infraestructura y servicios, dando prioridad a las personas de los sectores de pobreza crítica y con necesidades especiales de escasos recursos".

2.- "Auspicia la incorporación de los inmuebles ociosos, promueve los planes autogestionados, la integración urbanística y social de los pobladores marginados, la recuperación de las viviendas precarias y la regularización dominial y catastral, con criterios de radicación definitiva".

Regula los establecimientos que brindan alojamiento temporario, cuidando excluir a los que encubran locaciones

**La Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires reconoce el derecho a vivienda digna y a un hábitat adecuado**

**CARACTERÍSTICA DE LA CIUDAD:**

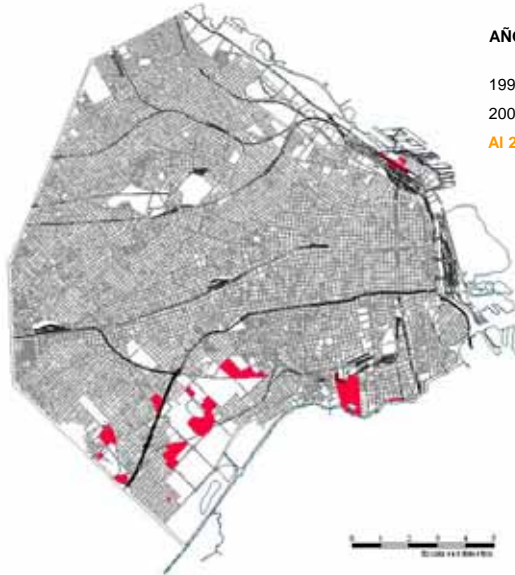
Es una ciudad "cerrada" (Río de la Plata, Riachuelo y Av. Gral. Paz)

No cuenta con tierras para su expansión

El IVC declara un faltante de 150.000 viviendas sobre una población de 3.000.000 de personas.

Para el hacinamiento y como medida urgente se recurrió al alquiler de hoteles

### Localización de asentamientos precarios en la Ciudad de Buenos Aires



AÑO	Cantidad de Población en Villas y NHT(*)
1991	52.608
2001	108.056

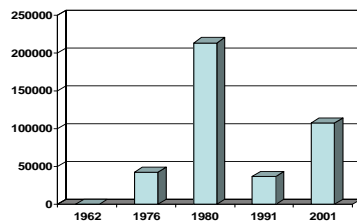
Al 2001 es el 3,9% de la población de la Ciudad

\* FUENTE Dirección General de Estadísticas del GCBA

\* FUENTE: GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.  
-Subsecretaría de Planeamiento / Dirección General de Desarrollo Urbano

61

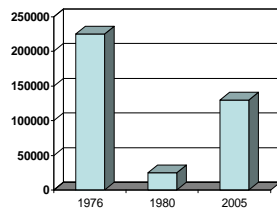
### EVOLUCIÓN CRONOLÓGICA DE LA POBLACIÓN EN VILLAS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BS AS (\*)



Años	1962	1976	1980	1991	2001
Población en villas y asentam. precarios	42.462	213.823	37.010	52.608	107.805

\* Fuente: La evolución de las villas en el Área Metropolitana de Buenos Aires 1962-2001, Dirección de Estadísticas y Censos. GCBA

### EVOLUCIÓN CRONOLÓGICA DE LA POBLACION EN VILLAS EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES



Año	1976	1980	2006
Población en villas y asentam. precarios	225.000	25.000	130.000

\* FUENTE Dirección General de Estadísticas del GCBA

62

GRUPO	CARACTERÍSTICAS
<b>Asentamientos precarios (villas, NHT y barrios populares)</b>	- Hoy 20.000 viviendas alojan a 100.000 personas que viven en condiciones de precariedad - De los 21 asentamientos precarios detectados, 18 se encuentran ubicados en el cordón sur de la ciudad - Solo el 30% de los terrenos donde se encuentran son propiedad exclusiva del IVC. Solo 5 de esos asentamientos han realizado el loteo de las tierras - En cuanto a redes de infraestructura, casi el 100% de estos asentamientos tiene acceso a agua potable pero, a excepción de los dos barrios populares y los dos NHT, no tiene acceso a la red de gas. La red cloacal es diferente para cada caso, pero, se puede decir que es incompleta en casi todos estos asentamientos.
<b>Hoteles, pensiones, inquilinatos y conventillos</b>	-De los 572 albergues de categoría E y D registrados en la Ciudad de Buenos Aires, solo trabajan 99 con el GCBA para la atención de mas de 8.000 personas. La mayoría de los cuales se encuentra en condiciones deplorables.
<b>Los "sin techo"</b>	-Aproximadamente 1.100 personas permanecen en la vía publica sin alojamiento. Las características de este grupo social son el desarraigo con su entorno familiar, social y laboral y la pobreza severa. No solo se trata de personas aisladas sino también de familias
<b>Conjuntos urbanos deteriorados</b>	-Son los conjuntos urbanos que presentan condiciones de seguridad y habitabilidad degradadas, con problemas dominiales, de terminación de la vivienda y de acceso a los servicios públicos, entre otros.
<b>Acceso al crédito en la clase media – baja</b>	-A partir de la privatización del banco Hipotecario Nacional quedaron sin acceso los sectores de menores recursos. -Actualmente el IVC y el Banco Ciudad están implementando líneas de crédito blando para atender a esos sectores.

\* Fuente: Políticas Públicas de Gobierno, Alejandro J. Sparacino

63

**La actual crisis habitacional en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires es de una magnitud de difícil resolución en el corto plazo.**

Según datos del Instituto de la Vivienda de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, existe un faltante de **150.000** viviendas. Para el hacinamiento o falta de hogares se ha recurrido al alquiler de hoteles o habitaciones como medidas más urgentes. Mientras que los planes de viviendas apenas cubren una parte de la demanda.

**350 mil habitantes de la Ciudad tienen problemas graves de vivienda, según cifras del Gobierno porteño.**

Representan al 11,7% de la población.

**182 mil personas viven en las 14 villas miseria asentadas en la Capital.** La mayoría están instaladas en la zona sur, en las márgenes de las vías de tren o sobre la orilla del Riachuelo.

**793 personas viven en las calles porteñas.** 603 son hombres y la mitad tiene entre 30 y 59 años. Los barrios que prefieren: Centro, Retiro, Congreso y Palermo.

Entre enero y mayo del año 2007 en la ciudad de Buenos Aires fueron expulsadas de propiedades ajenas, por orden judicial, **11.400 personas** e ingresan a la Justicia penal más de 300 demandas al año (318 en el 2006). Este auge del desalojo se debe a la mayor celeridad de la Justicia, al incremento de habitantes pobres en la Capital y al aumento sostenido del valor de la propiedad, que empuja a los dueños de las casas usurpadas a intentar recuperarlas.

Si bien el Instituto desde el 2006 registra una nueva conducción orientada a programas destinados a recuperar el parque habitacional deteriorado y destinados a construcción de obra nueva, con una política integradora en el caso de las villas al resto de la ciudad, en diciembre próximo se produce un cambio institucional en la Jefatura del Gobierno de la Ciudad, en un país donde no se implementan políticas de estado sino políticas de gobierno, con una mirada cortoplacista, sin planificación, es difícil predecir la evolución en esta materia.

\* Fuente: Políticas Públicas de Gobierno, Alejandro J. Sparacino  
-“Casas tomadas: en la Capital desalojan a 76 personas por día”. Clarín 24-06-07

64



**Las llamadas villas miseria constituyen un fenómeno fuertemente arraigado a circunstancias estructurales y que en la medida que dichas circunstancias no se reviertan, será muy difícil frenar este proceso.**

Las políticas implementadas en los planes de erradicación han sido basadas en el método de prueba y error y no en una estrategia continua que atravesara las distintas circunstancias políticas que sufrió el país.

Según las épocas en mayor o menor grado el déficit habitacional estuvo siempre presente, aunque a partir de la década de los 90 se acrecienta debido al rápido aumento del desempleo y de numerosas familias que sufrieron en consecuencia un proceso de movilidad descendente. El nuevo paisaje urbano se va poblando de los "sin techo", de establecimientos fabriles abandonados ocupados por familias indigentes y de numerosas villas que siguen creciendo tanto en la ciudad de Buenos Aires, como en los partidos del conurbano.

La temática no es simple ya que no se trata de un proceso coyuntural sino estructural que comienza a mediados de los 60 y perdura hasta nuestros días. El déficit habitacional sigue en aumento, las políticas de ajuste, apertura económica y desregulación han favorecido situaciones de pobreza, inequidad y desempleo que, sumadas a la desaparición del Estado de bienestar, han contribuido a la marginación de vastos sectores de la población.

No obstante si se desea aprender de lo hecho, se trata de pensar soluciones sustentables en el mediano y largo plazo no solo en el concepto de "vivienda" sino en el de "hábitat", y de convertir las debilidades en potencialidades y las amenazas en oportunidades.

**La construcción de una ciudad sin pobreza**

Nuestro país se ha caracterizado por lo que hoy se denomina pobreza paradójica, esto es una pobreza creciente instalada en ámbitos de potencial riqueza, debe asumir el desafío de construir una sociedad integrada, inclusiva, con oportunidades para todos, sin pobreza. (\*)

\* Fuente: La ciudad y sus villas, Enrique García Espil

**IMPLICANCIAS DE LOS PROGRAMAS DE ERRADICACIÓN DE VILLAS**

**CRONOLOGÍA**

Año	Acontecimientos
1929	Crisis Mundial
1931	Fundación "Villa Desocupación", en zona Retiro
1932	Fundación "Villa Esperanza", en zona Retiro
1936	Fundación "Villa Saldías", para familias ferroviarias y con el apoyo del gremio La Fraternidad
1940	El gobierno otorga las primeras viviendas precarias en zona Retiro
1956	La Comisión Nacional de la Vivienda (CNV) realiza el primer censo cuyo resultado son 21 villas con 33.920 personas <b>PRIMER PLAN ERRADICADOR</b>
1958	Se crea la Federación de barrios y villas de emergencia
1961	En la Villa 31 inicia su trabajo el padre Carlos Mugica, cura tercermundista
1963	Por primera vez un presidente (A. Illia) recibe personalmente las reivindicaciones de la Federación de Barrios y Villas de Emergencia
1968	Censo del Ministerio de Bienestar Social: 102.143 villeros <b>- PLAN GENERAL DE OPERACIONES, instructivo generado por el gobierno para el tratamiento de las villas</b>
1969	<b>Primer Encuentro de Dirigentes Villeros en Santa Fe</b>
1976	A partir de este año se constituye un <b>terrorismo urbanístico sistemático</b>
25-03-1977	Rodolfo Walsh es secuestrado y desaparecido un día después de distribuir su Carta Abierta a la Junta Militar Visitaba la Villa 31 todos los fines de semana
1981	Primeros asentamientos en el conurbano bonaerense

Fuente: Prohibido vivir aquí, Eduardo Blaustein.

## ACCIONES DE SUSTENTO DE LOS PLANES ERRADICADORES

**Ley Provincial 8912 de ordenamiento territorial**, "su objetivo fue la no realización de nuevos loteos destinados a la población de bajos ingresos."

**Nueva Ley de locaciones urbanas**, dispuso el descongelamiento de los alquileres en un período de tres años.

**Programa de construcción de autopistas**, "favoreció la apropiación de renta en los terrenos céntricos y al paso de la demolición profundizó el déficit habitacional."

**Erradicación de las villas de emergencia**, contingentes humanos fueron antecedente y parte del fenómeno de la "pobreza de puertas adentro" que luego se generalizó en la década del '90.

**La dictadura militar expulsó de la Ciudad a 300.000 personas de las cuales 200.000 eran pobladores de villas.**

\* FUENTE: Prohibido vivir aquí, Eduardo Blaustein.

67

## PLAN GENERAL DE OPERACIONES

**"Plan de erradicación de las villas de emergencia de la Capital Federal y del Gran Buenos Aires.  
Primer programa. Erradicación y alojamiento transitorio"**

La dictadura de Onganía no reconoció a la Federación de Villas como interlocutora y así comenzó a estrenarse para la historia el uso masivo de las topadoras y palas mecánicas, que el Proceso supo perfeccionar sofisticando las formas de crear terror.

El instructivo, creado por el gobierno de Onganía, para tratar este tema comprendía tres directivas fundamentales:

Congelar, implicaba la creación de nuevos asentamientos

Desalentar, significaba presionar, urgir y romper la organización interna en los barrios

Erradicar, implicaba la "eliminación total de las villas"

Erradicaron 3.765 personas o sea 848 familias y no las 70.000 previstas.

Podría decirse entonces que el magno, hipereficiente operativo erradicador diseñado por aquel gobierno militar fracasó de manera lastimosa. El problema es que algunos de aquellos núcleos habitacionales Transitorios hoy siguen conteniendo gente.

Esta política estimuló el acercamiento entre los pobladores de las villas y dos de los focos más combativos de la época: la CGT de los argentinos y el Movimiento de Curas para el Tercer Mundo.

Hay buenas razones para creer que en más de un caso el forzamiento de la categoría "villa" obedeció lisa y llanamente a planes erradicadores detrás de los cuales se escondían interesantes negocios inmobiliarios.

Los curas tercermundistas elaboraron un informe respecto de la erradicación y metodología de desalojo utilizada, la misma contaba con fotos, descripciones y testimonios de los villeros.

"Las familias lloraban, gritaban. Eran camiones del Ejército y camiones municipales, día por medio esos camiones de basura de cabina blanca y caja azul, con volcador. Hasta una señora con cáncer, me acuerdo de ella, que estaba con el hijo. Pedían por favor que no los llevaran. Los cargaron igual. Eran miles de familias, los de Saldías, que muchos hoy están en fuerte Apache, los de YPF, que los mandaron a Lugano, los de Comunicaciones, Inmigrantes...", descripción de un vecino del barrio.

\* Fuente: Prohibido vivir aquí, Eduardo Blaustein.

68

**OBJETIVOS**

El distrito de la Ciudad de Buenos Aires, abarca ámbitos que por sus valores históricos, arquitectónicos, simbólicos y ambientales poseen un alto significado patrimonial, siendo merecedores de un tratamiento de protección de sus características diferenciales. La detección y protección de estos ámbitos tiene como objetivo fundamental preservar la historia y la memoria colectiva de un pueblo.

Normativa Urbanística, es la que define las posibilidades de actuación del Estado, según lo establecido en el Código de Planeamiento Ley 449-2000 – que deriva de la Ordenanza APH 45.517/92, donde se establecen los instrumentos de protección del patrimonio, se regula el uso y se orientan las intervenciones.

**NIVELES DE PROTECCION**

**Protección General**, se realiza según Zonificación y se establecen áreas homogéneas en cuanto a morfología y tejido urbano, a fin de consolidar los atributos que hacen valorable el conjunto.

**Protección Especial**, contiene dos tipos de protecciones Edilicia y Ambiental:

**Protección Edilicia**, refiere a lo construido en la parcela.

**Protección Ambiental**, refiere al espacio público e incluye fachadas y muros exteriores de los edificios que participan de los mismos. Se aplica sobre áreas que se destacan por sus valores paisajísticos, simbólicos, sociales o espaciales.

\* Fuente: Dirección General de Planeamiento e Interpretación Urbanística. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

**TIPOS DE PROTECCIÓN EDILICIA**

<b>Protección Integral (I)</b>	Afecta edificios de interés especial cuyo valor de orden histórico y/o arquitectónico los ha constituido en hitos urbanos que los hace merecedores de una protección integral. Protege la totalidad de cada edificio.
<b>Protección Estructural (E)</b>	Afecta edificios de carácter singular y tipológico, que por su valor histórico, arquitectónico, urbanístico o simbólico caracterizan su entorno, califican un espacio urbano o son testimonio de la memoria de la comunidad. Protege el exterior del edificio.
<b>Protección Cautelar (C)</b>	Afecta edificios cuyo valor reconocido es el de constituir la referencia formal y cultural del área, justificar y dar sentido al conjunto. Protege la imagen característica del área.

**NIVELES DE PROTECCIÓN AMBIENTAL**

<b>Nivel 1: Ámbitos Consolidados</b>	Son los espacios públicos que presentan situaciones espaciales de interés, que poseen un conjunto patrimonial de significantes arquitectónicos con referencias individuales de valor histórico-cultural, que tiene un uso social pleno y lectura de los símbolos urbanos que alimentan la memoria colectiva del lugar y de la ciudad.
<b>Nivel 2: Ámbitos Pre - Consolidados</b>	Son los espacios públicos que carecen de alguno de los rasgos esenciales definidos en el Nivel 1 o que los presentan en forma incompleta, especialmente en el aspecto del uso pleno.
<b>Nivel 3: Ámbitos Potenciales</b>	Son los espacios públicos que presentan algunos de los rasgos esenciales definidos para el Nivel 1, o tienen mas de uno en forma incompleta y/o no integrada.

\* Fuente: Dirección General de Planeamiento e Interpretación Urbanística. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

### ANTECEDENTES DE BARRIO FERROVIARIO CON VALOR PATRIMONIAL

Analizamos el caso “Estación Coghlan y Entorno” ya que el mismo contiene similitudes muy interesantes respecto del Barrio Saldías.  
 Estudiamos este caso a partir del Proyecto de Ley “Distrito APH 48 Estación Coghlan y Entorno”. A continuación describiremos en que consiste el mismo indicando muy especialmente los alcances de protección del inmueble que se podrían asimilar al caso Barrio Saldías (“Viviendas Ferroviarias”).  
 La zona delimitada o **Polígono Protegido como Protección Histórica, en el caso analizado, comprende además del espacio público, los siguientes inmuebles, alcanzados cada uno con una protección diferente:**



Inmueble	Tipo de Protección
Estación Coghlan (ex FCGBM)	Estructural (E)
Puente Peatonal	Integral (I)
Viviendas Ferroviarias	Cautelar (C)
Estomba “Ex Subusina”	Estructural (E)

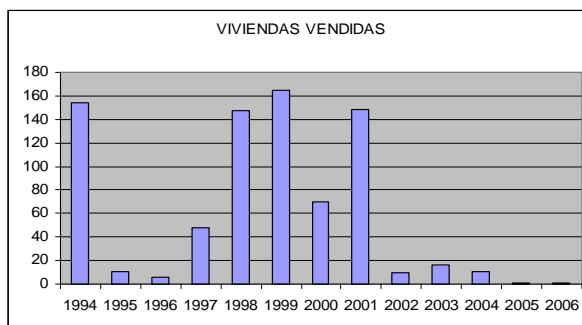
En cuanto a la Desgravación Tributaria para el Distrito APH 48 “Estación Coghlan y Entorno” y el nivel de Protección Cautelar (en este caso “Viviendas Ferroviarias”) para una antigüedad mayor a 60 años el porcentaje es de hasta 40% de desgravación y comprende solamente la contribución territorial.

\* Fuente: Dirección General de Planeamiento e Interpretación Urbanística. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

### ANTECEDENTES HISTÓRICO – JURÍDICOS DE BARRIOS FERROVIARIOS.

**Normativa utilizada para la transferencia de viviendas en el ámbito nacional:**

- La Ley Nº 24.146, sus modificatorias Leyes Nrs. 24.383 y 24.768 y Decretos Nrs. 776/93 y 21/97
- Decreto Nº 2137/91, modificatorio del Decreto Nº 407/91



**Problemática de aplicación de la normativa en el Caso Barrio Saldías:**

- No se cumple la condición de inmuebles innecesarios para el Estado Nacional.
  - La Secretaría de Transporte de la Nación, conforme los lineamientos del Decreto Nº 1261/2004, determina el uso y destino de los inmuebles correspondientes a predios ferroviarios.
  - En el ámbito del Congreso de la Nación se tramita un proyecto de ley por el cual se crean dos sociedades del Estado: 1) Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, 2) Operadora Red Ferroviaria Sociedad del Estado.
  - Los requisitos exigen la demostración de la ocupación legítima del inmueble
- La valuación inmobiliaria de los inmuebles y la capacidad de pago de sus habitantes resulta un tema de difícil resolución

## RECOMENDACIONES PROPOSITIVAS

### A - VARIABLES DE ESTUDIO

CONECTIVIDAD  
EQUIPAMIENTO URBANO  
INFRAESTRUCTURA URBANA  
SITUACIÓN DOMINIAL  
SITUACIÓN PATRIMONIAL  
SITUACIÓN OCUPACIONAL  
PRECARIEDAD HABITACIONAL  
PROBLEMÁTICA VIAL  
ARRAIGO E IDENTIDAD  
NIVEL DE ORGANIZACIÓN SOCIAL  
COMPROMISO AMBIENTAL  
SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

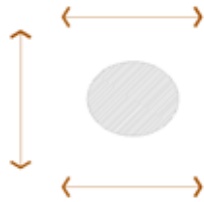
## B - ESTUDIO COMPARATIVO DIAGNÓSTICO Y PROPUESTAS

### CONECTIVIDAD

diagnóstico

#### Aislamiento.

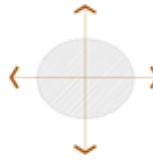
El barrio posee barreras físicas contundentes (vías férreas, puentes, autopista) que contribuyen a su aislamiento. Paralelamente la total ausencia de transporte público de pasajeros circulando por el barrio, concluye como única vía de conexión con el entorno el ferrocarril Belgrano Cargas, Estación Saldías. La entrada y salida del barrio no solo no ha sido resuelta ni estudiada sino que resulta improvisada por los transeúntes en pésimas condiciones (sin senderos ni iluminación).



propuesta

#### Fluidez de circulación.

Generar ramales nuevos de líneas existentes de Transporte público de pasajeros que circulen por la zona. Por ejemplo: 45, 33, 130, etc. Proyectar accesos francos con buena iluminación y señalización a la Estación Saldías desde la calle Salguero. Puesta en valor de la estación y su entorno generando una buena accesibilidad.

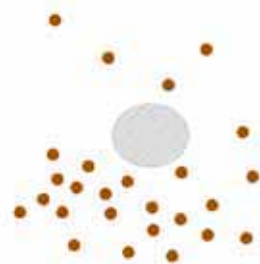


75

diagnóstico

#### Abundancia en el entorno.

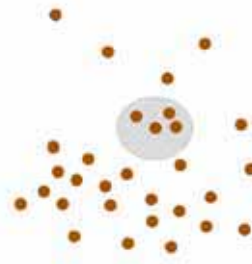
Es muy abundante la cantidad y variedad de equipamiento urbano (escuelas primarias y secundarias, universidades, hospitales, CGCP, bibliotecas, museos, clubes, etc.) existente en el entorno inmediato (Barrio Parque, Retiro, Costanera Norte), lo cual contrasta con la total ausencia de equipamiento en el barrio.



propuesta

#### Equipamiento propio del barrio.

Incorporación de equipamiento sanitario, educativo, cultural e institucional dentro del barrio para la atención prioritaria de situaciones de emergencia. Propiciar la oferta de actividades y espacios deportivos fundamentalmente destinados a jóvenes y niños.



76

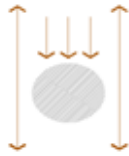
## INFRAESTRUCTURA URBANA

diagnóstico

### Acometida tangencial de servicios.

Las cañerías maestras de provisión de servicios (desagüe cloacal, desagüe pluvial y gas natural) dibujan su traza por los límites físicos del barrio, excluyendo totalmente al mismo. La provisión de algunos servicios (agua potable y electricidad) es de gran informalidad lo cual redundará en perjuicio de la salubridad de los pobladores.

La calle Carlos Mugica tiene un flujo vehicular muy intenso tanto de transporte pesado como liviano. Adolece de un pavimento adecuado, alumbrado público, acordonado y parqueización. La calle posterior al barrio se encuentra en un estado deplorable y hoy es utilizada como depósito policial para vehículos incautados. Asimismo las calles internas no son más que esbozos de traza sin pavimentación ni iluminación.



propuesta

### Completa provisión de servicios e infraestructura.

Formalizar y normalizar la provisión de servicios en uso (provisión de agua potable y electricidad) y proveer los servicios faltantes (desagüe cloacal, pluvial y gas natural) es de vital importancia para optimizar la situación sanitaria del barrio.

Pavimentar calles y avenidas necesarias para el normal funcionamiento del barrio y su entorno, así como el alumbrado público de las mismas. Algunas de estas acciones formalizarán una situación caótica existente cuyo alcance excede ampliamente a los usuarios del barrio, dado que la calle Mugica funciona de hecho como un conector alternativo entre la zona norte y Puerto Madero.



77

## SITUACIÓN DOMINIAL

diagnóstico

### Ausencia de seguridad legal.

Los pobladores originales (empleados ferroviarios) mantuvieron un contrato de alquiler con el ferrocarril hasta que este fue privatizado, a partir de entonces perdieron la relación contractual. El servicio eléctrico también lo obtuvieron por medio del ferrocarril y posteriormente lo solicitaron individualmente a la compañía eléctrica.



propuesta

### Figura Legal.

Resulta imprescindible proporcionarles seguridad a los pobladores mediante alguna figura legal (Tenencia provisoria o contrato de alquiler) que les aporte respaldo.



78

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">diagnóstico</p>	<p><b>Ninguna protección.</b></p> <p>En la actualidad la zona no posee protección de ningún tipo.</p>	<p style="text-align: center;"><b>SITUACIÓN PATRIMONIAL</b></p> <p><b>Definición del polígono de Protección Patrimonial.</b></p> <p>Resultaría indicado delimitar el polígono que amerite protección patrimonial a los efectos de conservar ciertos edificios de carácter histórico y el espacio público cuya significación resulte un aporte significativo a la ciudad.</p> <p>Dentro del polígono deberían estar contenidos: la Estación Saldías, el Tanque de agua de la estación, la cabina de señalización, las 5 viviendas ferroviarias originales y el tanque de agua de las viviendas así como el espacio público entre ellos.</p> <p>La solicitud de protección puede ser una iniciativa de los vecinos.</p>	<p><b>79</b></p>
	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">propuesta</p>		

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">diagnóstico</p>	<p><b>Alta ocupación.</b></p> <p>Actualmente la mayoría de la población se encuentra trabajando en relación de dependencia, principalmente en empresas ferrocarrileras y en menor medida en empresas radicadas en las inmediaciones (Ledesma funciona en los galpones ferroviarios linderos con la autopista). Existe un pequeño porcentaje de jubilados y de personas con subsidios del estado.</p>	<p style="text-align: center;"><b>SITUACIÓN OCUPACIONAL</b></p> <p><b>Propiciar la ocupación plena.</b></p> <p>Incubadora de micro-emprendimientos productivos y artesanales.</p> <p>Las dos herramientas que proponemos son: la capacitación en oficios y la generación de una incubadora de micro emprendimientos productivos y artesanales.</p>	<p><b>80</b></p>
	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">propuesta</p>		

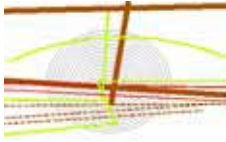



**PRECARIEDAD HABITACIONAL**

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>diagnóstico</b></p> <p><b>Hacinamiento y precariedad.</b></p> <p>El barrio se originó a partir de las primeras viviendas ferroviarias (algunas tipo chalet y otras de madera y chapa) construidas frente a la estación para su personal. Con el crecimiento familiar se inició el hacinamiento dentro de las viviendas y luego adosaron construcciones muy precarias a las viviendas originales. La privatización del ferrocarril y las crisis económicas del país profundizaron la precarización de la población y su hábitat.</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>propuesta</b></p> <p><b>Esponjamiento, relocalización y densificación.</b></p> <p>Proponemos el rescate y puesta en valor de las cinco viviendas originales, la relocalización de las familias cuya precariedad habitacional lo amerite en uno de los galpones inmediatos reciclado y la generación de espacios verdes entre los mismos propiciando mejores condiciones de habitabilidad.</p>
	



**81**

**PROBLEMÁTICA VIAL**

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>diagnóstico</b></p> <p><b>Descalabro vial.</b></p> <p>Es importante el desorden en cuanto al tránsito vehicular en todas sus versiones (pesado y liviano). Esta situación genera zonas de gran peligrosidad tanto para vehículos como para peatones.</p> <p>Algunas líneas de transporte público de pasajeros (33 y 45) circulan por el barrio (calle C. Mugica) como vía alternativa, cuando sus rutas habituales se encuentran en reparación.</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>propuesta</b></p> <p><b>Ordenamiento del tránsito pesado y liviano, público y privado.</b></p> <p>Rescate de la calle posterior al barrio concentrando obligatoriamente en ella la circulación de vehículos pesados a los galpones ferroviarios linderos con la autopista.</p> <p>Trazado y pavimentación de calles internas para tránsito liviano y peatonal. Acondicionamiento de la calle Carlos Mugica para el alto tránsito vehicular privado y de transporte público de pasajeros, así como veredas para el tránsito peatonal.</p>
	

**82**

**ARRAIGO E IDENTIDAD**

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>diagnóstico</b></p> <p><b>Carácter ferroviario. Estación Saldías.</b></p> <p>El fuerte carácter ferroviario del Barrio (parrillas de vías, Estación Saldías, galpones ferroviarios, viviendas características) le otorga a la población una fuerte identidad. Asimismo, un alto porcentaje de los pobladores son, aún hoy, empleados de las actuales empresas ferroviarias privatizadas. La existencia de varias generaciones les ha proporcionado un intenso arraigo con el lugar</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>propuesta</b></p> <p><b>Respeto por la identidad.</b></p> <p>Incentivar el carácter ferroviario del barrio, promover su protección patrimonial, propiciar la creación de un Museo Ferroviario, celebrar un calendario alusivo, etc.</p>
	

**83**

**NIVEL DE ORGANIZACIÓN SOCIAL**

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>diagnóstico</b></p> <p><b>Concentrado en dos instituciones.</b></p> <p>Existen dos instituciones que aglutinan a toda la población en torno a intereses diferentes. Por un lado la Asociación Vecinal Barrio Saldías esta abocada a las relaciones institucionales con el objetivo principal de la tenencia de la tierra. Por otro lado el Comedor Doña Leticia abarca las necesidades del área social (comedor comunitario, biblioteca, actividades culturales, etc.). Ambas instituciones cuentan con locales propios (uno en construcción y otro construido).</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>propuesta</b></p> <p><b>Fortalecimiento y consolidación organizacional.</b></p> <p>Incentivar proyectos comunes para estrechar lazos como: solicitar al GCBA protección patrimonial para el barrio, actividades deportivas, culturales, celebración de un calendario religioso, etc.</p>
	



**84**

COMPROMISO AMBIENTAL

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-weight: bold; margin: 0;">diagnóstico</p> <p><b>Sonora y sanitaria.</b></p> <p>El intenso flujo vehicular (pesado y liviano) que transita por la calle Carlos Mugica (en ambas manos) y la circulación desordenada e inadecuada, de los vehículos pesados por sendas que no se encuentran preparadas para tal fin, generan no solo situaciones peligrosas para las personas, sino una importante contaminación sonora y ambiental pobladores. La improvisada instalación de agua potable por parte de los vecinos genera una provisión de agua no segura para el uso humano. En cuanto al desagüe cloacal (se realiza por pozo ciego o cámara séptica) su ubicación desordenada y fuera de norma conforma situaciones de alto riesgo sanitario.</p> 	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-weight: bold; margin: 0;">propuesta</p> <p><b>Minimizar los niveles de contaminación.</b></p> <p>Proveer un ordenamiento vial que minimice la contaminación sonora y ambiental y la colocación de pantallas verdes que la amortigüen ubicadas estratégicamente. La provisión completa de servicios convertirá en despreciable el riesgo sanitario.</p> 
--	--

85

SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-weight: bold; margin: 0;">diagnóstico</p> <p><b>Mínimas estrategias productivas.</b></p> <p>La principal modalidad laboral en esta comunidad es el trabajo en relación de dependencia. A nivel familiar y/o comunitario no se han generado emprendimientos relevantes.</p> 	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-weight: bold; margin: 0;">propuesta</p> <p><b>Desarrollo de estrategias productivas alternativas.</b></p> <p>A los efectos de alcanzar el pleno empleo y de estrechar lazos en la población del barrio proponemos el desarrollo de estrategias productivas alternativas como la creación de una incubadora de micro emprendimientos y artesanías en uno de los galpones desocupados.</p> 
---	--

86

**C - PLANIFICACIÓN SECUENCIAL DE LA INTERVENCIÓN**

VARIABLES	ETAPA 1	ETAPA 2
CONECTIVIDAD	█	
EQUIPAMIENTO URBANO		█
INFRAESTRUCTURA URBANA	█	
SITUACIÓN DOMINIAL	█	█
SITUACIÓN PATRIMONIAL	█	█
SITUACIÓN OCUPACIONAL		█
PRECARIEDAD HABITACIONAL		█
PROBLEMÁTICA VIAL	█	
ARRAIGO E IDENTIDAD	█	
NIVEL DE ORGANIZACIÓN SOCIAL	█	█
COMPROMISO AMBIENTAL	█	
SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA		█

87

4

**BIBLIOGRAFIA - DATOS UTILIZADOS -  
INFORMACIÓN - FUENTES SECUNDARIAS -**

#### BIBLIOGRAFÍA

- Estrategias de articulación urbana – Jorge Mario Jáuregui – 2003 – Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad de Buenos Aires
- **Habitar, Participar, Pertenecer – Acceder a la vivienda – Incluirse en la sociedad** – Víctor Saúl Pelli -2007 – Ediciones Nobuko
- Estudios Urbanos – **Formalización de la Propiedad y mejoramiento de barrios: bien legal, bien marginal** – Daniel Ramírez Corzo N. – Gustavo Riofrío B. – 2006 – DESCO
- **Políticas Públicas de Gobierno**, Alejandro J. Sparacino
- **La geografía de los asentamientos precarios en el AMBA**, Nistal – Vidal-
- **Código de Planeamiento Urbano**, Sección Nº 5, 5.4.12 Distritos de Áreas de Protección Histórica – APH
- **La ciudad y sus villas**, Enrique García Espil
- **Proyecto de Ley “Distrito APH 48 Estación Coghlan y Entorno”**.
- **1º Año de Gestión, Instituto de la Vivienda de la Ciudad**
- **Prohibido vivir aquí**, Eduardo Blaustein.
- **Hacia la gestión de un Hábitat sostenible**, Juan Mauel Borthagaray (compilador). Ediciones FADU
- **Merecer la Ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano**. Oscar Oszlak
- **Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires**, Capítulo V “Hábitat Art. 31”
- **Código de Planeamiento Urbano**, Sección Nº 5, 5.4.12 Distritos de Áreas de Protección Histórica – APH
- **Proyecto de Ley “Distrito APH 48 Estación Coghlan y Entorno”**

89

#### ARTÍCULOS DE DIARIOS

- Reportaje a dos curas de las villas 3, 20 y 24 “**No hay políticas de vivienda, pero sí de desalojos**”. Prensa Frente Transversal 05-08-07.
- “**Casas tomadas**: en la Capital desalojan a 76 personas por día”. Clarín 24-06-07
- “**Aparecieron esta mañana numerosos cadáveres**”, La Razón 03-07-76
- Clarín Arquitectura** – 21-08-07 - LA 0.3. El derecho a la ciudad. El debate sobre el destino de la Villa 31 pone al descubierto la inequidad en las condiciones de acceso a la vivienda, agravadas por el alto valor del suelo urbano. Por Raúl Fernández Wagner.
- Diario Clarín** – publicación del 24/06/2007.

#### INFORMACIÓN

##### GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES:

- Subsecretaría de Planeamiento / Dirección General de Desarrollo Urbano
- Subsecretaría de Planeamiento / Dirección General de Interpretación Urbanística
- Dirección de Estadísticas y Censos del GCBA.
- USIG – Sistema de Información Geográfica – GCBA
- Censo Nacional 1991
- Instituto de Vivienda de la Ciudad – Publicación 1º año de gestión Abril 2007.

##### ONABE

- Relevamiento fotográfico 16/05/07 y 12/07/07 - visitas sensibles al interior del Barrio y sus bordes
- Entrevistas Personales a Informantes Claves (2).

#### FUENTE SECUNDARIA

Encuesta realizada por el Área de Estrategias de Prevención Social – PPD – del GCBA en el año 2002

90