



“La ciudad arterial”

Plan de autopistas urbanas de la Ciudad de Buenos Aires (1977-1982)

‘The arterial city’. Urban highway plan of the City of Buenos Aires (1977-1982)

Leonardo FERNÁNDEZ^a 

Resumen

El texto se centra en la construcción de las autopistas urbanas de Buenos Aires (MCBA, 1977-1982) a partir del análisis de planes, normativas, proyectos y, de manera complementaria, literatura académica y artículos periodísticos. El foco son libros tratados como material histórico, como el plan de autopistas urbanas, inspirado en La ciudad arterial (1970) de Guillermo Laura, que impulsa la construcción de nueve viaductos urbanos que atravesaría la ciudad a partir de múltiples accesos y a lo largo de trazas que implican la expropiación masiva de propiedades para su posterior demolición.

Palabras claves: Autopista; Buenos Aires; Dictadura; Urbanismo.

Abstract

The text focuses on the construction of the urban highways of Buenos Aires (MCBA, 1977-1981) based on the analysis of plans, regulations, projects and, in a complementary manner, academic literature and journalistic articles. The focus is on books treated as historical material, such as the plan for urban highways, inspired by La

^a Instituto del Conurbano, Universidad Nacional de General Sarmiento, Argentina. 

✉ Fernández: lfernand@campus.ungs.edu.ar

ciudad arterial (1970) by Guillermo Laura, which promotes the construction of nine urban viaducts that would cross the city from multiple entrances and along traces that imply the massive expropriation of buildings for their subsequent demolition.

Keywords: Highway; Buenos Aires; Dictatorship; Urbanism.

Introducción

El discurso inaugural que pronuncia el brigadier Osvaldo Cacciatore al asumir la intendencia de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (MCBA) remite a una ciudad en crisis.¹ Prefigura una imagen metropolitana que da inicio a una sostenida difusión mediática de problemas, anuncios e inauguraciones llevadas a cabo desde el Ministerio de Obras Públicas porteño, como “Cacciatore expuso ante Videla los objetivos de la intendencia” (*Clarín*, 27 de agosto de 1976), “Autopistas: con veinte años de demora” (*Clarín*, 6 de mayo de 1977), “Gánanse 300 hectáreas al río para crear un complejo edilicio” (*La Nación*, 15 de octubre de 1977).² Precisamente este texto aborda el Plan de Autopistas Urbanas y la Ley de Expropiaciones, inspirado en el libro *La ciudad arterial* de Guillermo Laura (1970),³ además de otras intervenciones orientadas al automóvil, como los ensanches de avenidas y los soterramientos de estacionamientos del centro capitalino.

¹“Dramático cuadro de la situación de la Comuna trazó en su mensaje el intendente Cacciatore” (*Clarín*, 23 de abril de 1976). Osvaldo Cacciatore (1924-2007) fue un militar perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina y gobernó de facto la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires entre 1976 y 1982 –por designación del ejecutivo nacional–. Se destacó en la escena pública por su supervivencia en ese cargo ejecutivo –sorteando algunas crisis políticas y luchas entre facciones militares– para llevar adelante muchos de los proyectos urbanos que abordamos.

²Prácticamente los diarios recopilados abarcan los años 1976 a 1979 y corresponden cronológicamente a los años de anuncios y realizaciones de obras públicas y proyectos a escala regional. Esa temporalidad coincide con los años más represivos de la dictadura. La mayoría de los diarios utilizados son deudores del trabajo de recopilación del Sr. Aldo Mennella, realizados durante esos años por encargo de la Biblioteca de la Coordinación Ecológica Área Metropolitana Sociedad del Estado (CEAMSE). Los recortes de diarios fueron rescatados por la Ing. Alicia Álvarez (jefa del Centro de Documentación – CEAMSE). Posteriormente, estos recortes fueron digitalizados por Marie Noe Carré en el marco de sus estudios doctorales.

³Laura (1938) es un abogado que cobró notoriedad política cuando fue designado por Cacciatore como secretario de Obras Públicas con el objetivo de impulsar una serie de proyectos, algunos ensayados en sus libros. Especialmente *La ciudad arterial* (1970), donde se propone un ambicioso plan de autopistas y accesos para la ciudad de Buenos Aires, suponiendo kilómetros de viaductos elevados, para el cual se deberían realizar miles de expropiaciones. Otro proyecto es el condensado posteriormente en *El cinturón ecológico* (Laura, 1978), que plantea la creación de un camino de circunvalación que vincularía parques recreativos de escala regional, utilizando a tal efecto terrenos bajos y anegadizos existentes en el área metropolitana, que serían rellenados con basura utilizando la técnica del “relleno sanitario”.

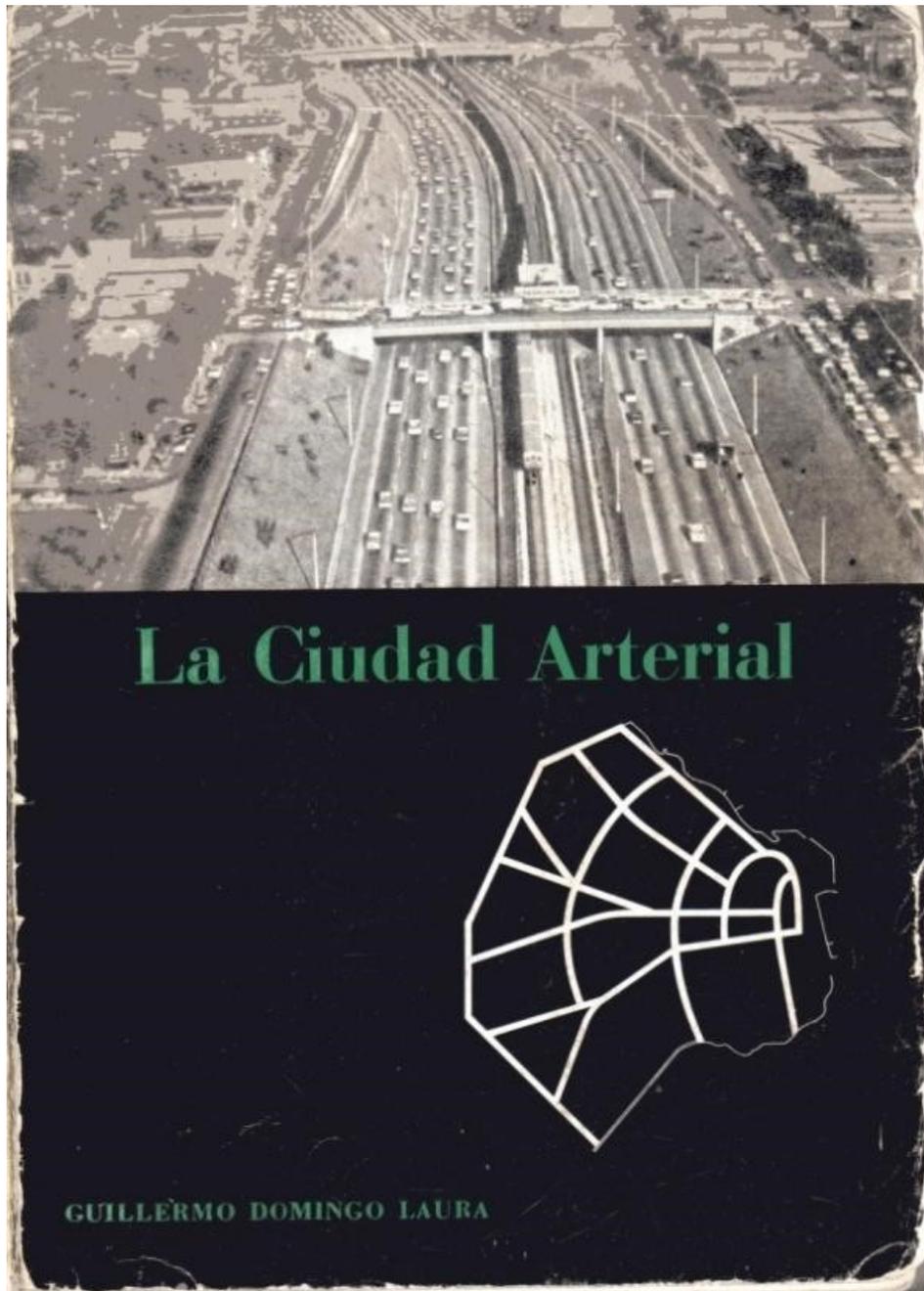


FIGURA 1. Tapa del libro

Fuente: Laura (1970)

El trabajo de mayor valor académico que aborda el tema es *Merecer la ciudad*, del politólogo Oscar Oszlak (1991), con un título que denuncia la expresión del titular de la Comisión Municipal de la Vivienda –y posteriormente intendente capitalino–, Guillermo del Cioppo (1930-2004), encargado del operativo de erradicación de las villas. El enfoque de Oszlak, basado en el “análisis de políticas públicas”, marca el desplazamiento en la geografía urbana de los sectores populares y constata una concepción sobre el lugar que ocupan los distintos grupos sociales en el espacio público, entre otros aspectos determinantes. En contraste con este planteo, reconocemos en el “abordaje de la historia urbana” a otros autores que privilegian las *representaciones* como objeto de estudio, adoptando problemas, temas y matices diversos, ya sea confrontando ideas y prácticas a la hora de analizar cómo se plasman los proyectos y los planes para la ciudad (Novick, 1991), o revalorizando el rol de los técnicos y funcionarios estatales en la concepción y los modos de intervenir en la ciudad (Liernur, 2001), o como una “tensión de enfoques” al interrogar, colocar en perspectiva y ofrecer puntos de vista en dimensiones intelectuales, figurativas y representacionales sobre las ideas de la ciudad, incluso sobre cómo la ciudad real se va conformando, a la vez, como producto de esas ideas (Gorelik, 2004).

Precisamente, el texto dialoga entre los campos de las políticas públicas y la historia urbana, con el objetivo de problematizar antecedentes del urbanismo y debates que han abordado la cuestión de cómo se definieron los trazados de las autopistas proyectadas (Caride, 2004; Domínguez Roca, 2005; Fernández, 2020; Gorelik, 2004; Laura, 1970; Menazzi, 2013; Oszlak, 1991; Randle, 1979; Suárez, 1994; Tavella, 2014). En ese sentido, se deconstruye la ideología reconocible en los diferentes *dispositivos* espaciales (Lussault, 2007) desplegados en el terreno urbanístico (legal, financiero y tecnológico) cuando el municipio porteño impulsa la construcción de nueve viaductos urbanos, que atravesaría la geografía urbana mediante la expropiación y demolición masiva de inmuebles. A lo largo del texto, y a modo de discusión, se reflexiona en un plano filosófico-político y representacional sobre las condiciones de producción de estas obras públicas en un marco dictatorial.⁴

⁴El 24 de marzo de 1976 los integrantes de las tres Fuerzas Armadas organizaron el sexto asalto al poder constitucional, al tiempo que se sucedían otros golpes de Estado de similares características en los países del Cono Sur (Brasil, Chile y Uruguay), en línea con la doctrina de la seguridad nacional elaborada por Estados Unidos y articulada continentalmente mediante el Plan Cóndor. Se autodenominó Proceso de Reorganización Nacional y adoptó la forma de Estado burocrático-autoritario. Se caracterizó por establecer un plan sistemático de terrorismo de Estado, que incluyó robo de bebés –con ocultamiento de su verdadera identidad– y desaparición de personas. Los organismos de derechos humanos estiman que hubo 30.000 “desaparecidos”, denominación que define a las personas que fueron secuestradas por las fuerzas de seguridad y de las que no se sabe el paradero. La mayoría fue torturada en centros clandestinos de detención distribuidos en todo el país y/o exterminada. Un gran porcentaje ha sido identificado como trabajadores de fábrica y militantes sindicales, docentes y estudiantes. Entre los objetivos declarados estableció un nuevo

Hausmannización de Buenos Aires

No caben dudas de que Laura quería ingresar al círculo de destructores-creadores que reconocemos en la historia urbana (Hausmann, Le Corbusier, Moses). Y le gustaba citar muchas de sus máximas, como una de tantas de Le Corbusier: “La ciudad que dispone de la velocidad, dispone de éxito” (Laura, 1970). También de vernáculos de la historia política como Sarmiento, Alvear o De Vedia y Mitre, como la frase de este último: “El gobierno es la autoridad, y la autoridad se compone de dos elementos ineludibles: la razón y la fuerza” [De Vedia y Mitre, M., 1946; citado en Laura et al. (1980), p. 30]. Por su parte, el intendente Cacciatore hacía todo lo posible para apoyar a Laura, porque él tenía una pretensión fastuosa de elevarse como un intendente que trascendiera en la historia de la ciudad⁵ (Gorelik, 2004), a partir de un accionar enérgico que otorgaba importancia al “hacer” (Menazzi, 2013), bombardeando simbolismos por toda la geografía urbana (Fernández, 2020).

Ahora bien, ponemos el foco en Laura –cuya actividad pública, desde el momento en que Cacciatore lo convoca, se extiende desde abril de 1976 hasta fines de 1981– porque ha sido, probablemente, el ideólogo y hacedor de los proyectos urbanos más simbólicos de ese período. Muchas de sus obras tuvieron un impacto reformador imponente, pero también destructivo, cuyas sombras se perciben en la ciudad. Al estilo de Robert Moses en Nueva York imponiendo autopistas y apelando a polémicas frases. Incluso hay que reconocer que, al igual que este, supo captar el interés de los poderes estatales por las obras públicas, así como también de avales y compromisos financieros estatales, como el que Laura obtuvo de la cartera de Economía de Martínez de Hoz.

La impronta demoledora que cultivaba le costó algunos detractores –aquellos que podían animarse en esos tiempos–, especialmente otro personaje que reunimos, Patricio Randle,⁶ tan provisto de recursos económicos del Ministerio de Educación de la Nación como de libertades para escribir lo que quiso, al punto de obsesionarse con Laura y publicar varios artículos y un libro titulado *Buenos Aires, burocracia y urbanismo*:

modelo económico-social siguiendo los lineamientos ideológicos del llamado neoliberalismo y apoyado en un indiscriminado endeudamiento internacional.

⁵Gorelik en *La grilla y el parque* (1998) es quien conecta la figura de los intendentes Alvear y De Vedia a la materialidad de la ciudad; asimismo, en *Miradas sobre Buenos Aires* (2004), reconoce en Cacciatore su filiación con esos dos protagonistas de la historia urbana de Buenos Aires.

⁶Randle (1927-2016) fue un arquitecto e intelectual conservador, dedicado ampliamente a los temas geográficos, exponente del nacionalismo católico –inclusive ligado por ese entonces al polémico grupo de la revista *Cabildo*–, interesado en los temas educativos y que se dedicó regularmente a cuestiones del urbanismo en el ámbito académico y en la prensa escrita. Durante este período desarrolló un plan académico amplio que no solo apuntó a estudios geográficos y regionales, sino que también estuvo abierto a preocupaciones axiológicas y a la difusión de expresiones doctrinarias en clave territorial del nacionalismo católico.

más allá de las autopistas (1979) dedicado enteramente a este tema, con el objetivo de interponerse en su camino, entablado un combate de ideas y creando también, aunque a su estilo, otros simbolismos en franca oposición a Laura y a Cacciatore. Aunque los tiempos no corrían a favor de Randle, ya que las demoliciones y las trazas eran una realidad que irrumpió de manera intempestiva.⁷

En rigor, su crítica se eleva tardíamente, ya que las expropiaciones avanzaban a un ritmo vertiginoso y, en ese tiempo, no existía ningún poder corporativo o espiritual que lo pudiera detener. Los vecinos, desarticulados y perplejos, aunque muchos estimulados por el mecanismo expropiatorio, eran espectadores aturcidos de las demoliciones de casas, calles y barrios enteros. De hecho, en un período muy breve, apenas meses, desde los anuncios a fines de 1977 hasta el inicio de la obra en 1979, los barrios de las zonas sur y oeste se vieron prácticamente aplastados por la piqueta y atravesados por las topadoras. Además, ganaban terreno exitosamente los ensanches de las avenidas rivadavianas (San Juan e Independencia), junto con la 9 de Julio, Jujuy-Colonia, Garay, Mariano Acosta (actual Pte. Cámpora), y la construcción de estacionamientos en áreas céntricas (la mayoría de ellos, subterráneos). Es más, una vez que dos de las autopistas se empezaron a construir, incluso cuando ya se habían iniciado las expropiaciones de la AU3 (autopista Central), comenzaron los problemas y las controversias por el polvo de las demoliciones, el humo de los camiones y el ruido ensordecedor de las máquinas. Sin embargo, lo más impresionante de ese espectáculo era el flujo incesante de camiones volcadores municipales, que antes se usaban para recolectar la basura, pero que serían reutilizados para una nueva función: mover toneladas de escombros con destino al relleno de la ribera sur del Río de la Plata.

En los hechos, ningún plan respaldaba fehacientemente la construcción de las autopistas, ni la necesidad de la ciudad de contar con esas trazas viales o con los ensanches de las avenidas y los estacionamientos. Pero las expropiaciones avanzaban incansablemente por una docena de barrios ya consolidados y densamente poblados, muchos de clase media u obrera, con inquilinos desamparados por el nuevo régimen de locaciones, con propietarios que serían expulsados a cambio de una compensación expropiadora (Fernández, 2020). Lo cierto es que Laura parecía jactarse cuando le preguntaban si las autopistas urbanas no planteaban problemas, y entonces

⁷El libro de Marshall Berman *Todo lo sólido se desvanece en el aire* (1989) es una referencia para pensar las formas de la modernidad contemporánea y, en particular, ese capítulo dedicado a Robert Moses y sus obras en el Bronx, así como las controversias y debates con la urbanista Jane Jacobs, pueden brindarnos algunas claves para entender la situación de Buenos Aires. La analogía del debate entre Randle y Laura se asoma al contrastar las críticas que Jacobs eleva al accionar de las autopistas de Moses. Aunque no con esa actitud activista, comunitaria, vivencial, Randle sí planteó críticas intelectuales, filosóficas y rigurosas para oponerse a los proyectos de Laura, al menos desde su prosa en clave de nacionalismo católico.

replicaba enérgicamente con frases como “no importa lo que opinen los arquitectos y los ingenieros, las autopistas son necesarias para la ciudad y van a hacerse” o sentenciaba que “hay dos tipos de autopistas, las de los planos y las que se hacen”. Sus declaraciones en nombre del progreso aseguraban que “la gente quiere venir al centro en auto y nuestra función es facilitarlos” (*Clarín*, 9 de mayo de 1977). Esto significaba la apertura de accesos, ensanches de avenidas y soterramientos de estacionamientos, en el “asfixiante” damero de la ciudad (MCBA, 1981). De una manera íntimamente relacionada, el nuevo esquema de un cinturón ecológico a escala metropolitana también avanzaba, con vialidades sobre la pampa, combinando parques que “oxigenaban” con grandes pulmones verdes y a través de un amplio anillo vial (Laura, 1978).

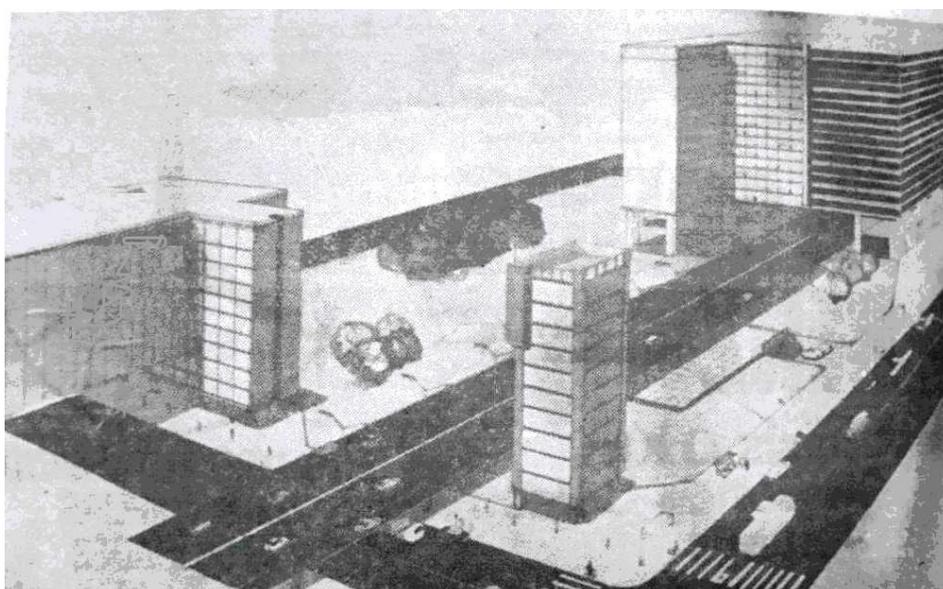


FIGURA 2. Proyecto de ciudad. Perspectiva del proyecto de desarrollo urbano, según la planificación de la red de autopistas urbanas

Fuente: *Clarín*, 9 de mayo de 1977, “La verdad sobre la autopista”, pp. 18-19

Ciertamente, el plan de autopistas de Buenos Aires no se puede dejar de vincular con el contexto autoritario que buscaba controlar el espacio urbano, al punto que la técnica militar haussmaniana para la prevención de levantamientos revolucionarios parece operar ideológicamente en la decisión del plan adoptado (Fernández, 2020). Se trata de un vínculo entre urbanismo y seguridad interior que pone de manifiesto cuando el gobierno municipal realiza los estudios técnicos de las trazas de las autopistas, recurriendo a la intervención directa del Ministerio de Defensa de la Nación. Se trataba

de un organismo del área de inteligencia, cuya injerencia era obligatoria en proyectos que afecten a la seguridad nacional. Los fundamentos de su intervención se basaron en “razones de defensa nacional, en virtud de la utilidad pública que brindan las autopistas para el transporte de las tropas” (Oszlak, 1991, p. 209). En la práctica, los fines urbanísticos se confunden con los económicos y los militares, al menos desde sus móviles. Un aspecto fundamental para entablar una discusión sobre los modos de operación en el territorio y en las poblaciones, en lo que posteriormente fue el desembarco neoliberal en la geografía urbana.

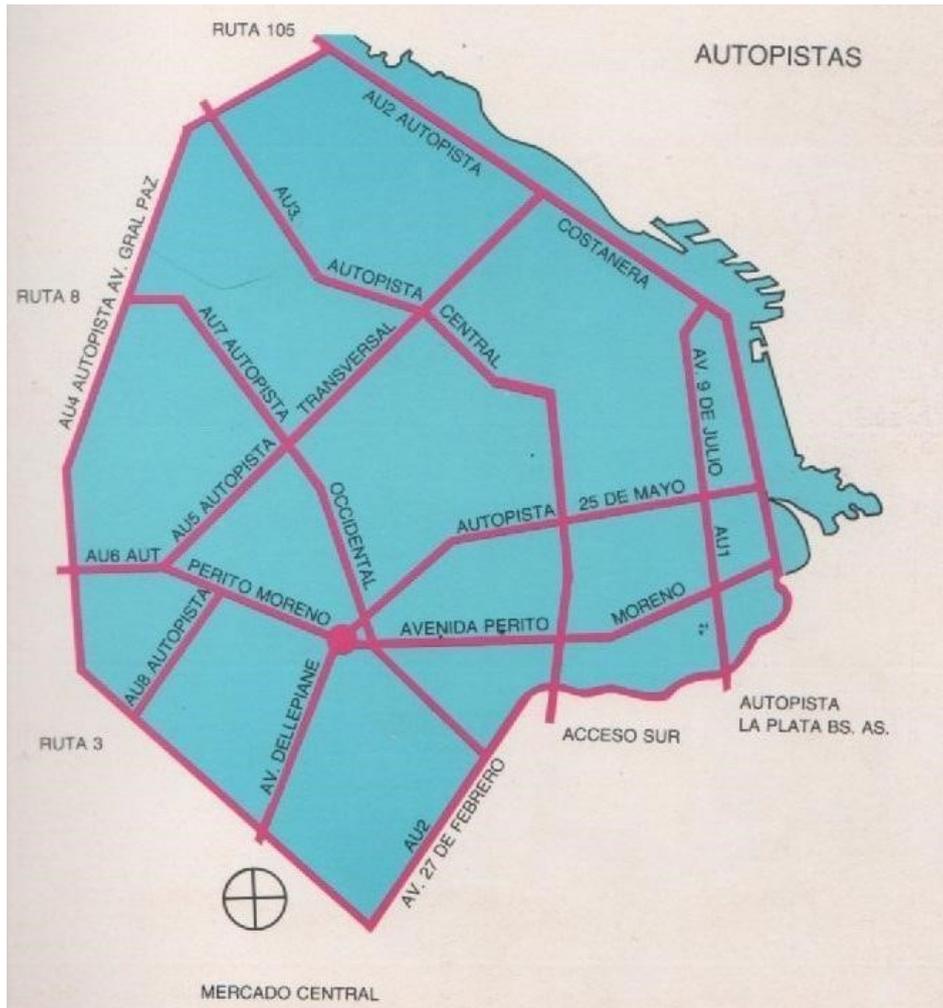


FIGURA 3. Plan de autopistas urbanas (1977)

Fuente: MCBA (1981).

Teoría de la demolición

“¿Mis títulos? [...] A mí me han elegido en calidad de artista-demoledor”. Esta frase es de George-Eugène Haussmann, quien operó el corazón de París para mejorar la circulación de las personas, las mercancías y, sobre todo, facilitar el desplazamiento de los soldados de Napoleón III (Benjamin, 1972, p. 187). Le Corbusier se inspiró en él para desarrollar su teoría de la demolición. Y en Le Corbusier, a su vez, se inspiró Laura para su plan de autopistas urbanas (Laura, 1970). Precisamente, cuando examinamos las trazas, detectamos un espacio abstracto de la planificación urbana que, por su naturaleza geométrica, es un espacio matemático diseñado para cálculos destinados a facilitar la circulación de autos. Aún sin superponer linealmente la concepción de Laura en *La ciudad arterial* (1970), tal como plantea Tavella (2014), las realizaciones viales reconocen formas y especulaciones urbanísticas de su libro. Laura argumenta que los factores de “encarecimiento en la construcción de autopistas” en zonas urbanas son los “altos costos de las expropiaciones”. Este es el “factor que provocaría la mayor cantidad de resistencia” en la construcción de las obras por parte de la población potencialmente afectada. De ahí que apela a la clave corbuseriana (Figura 4) que esboza en sus textos para “reducir el ancho de expropiación”, pero sin afectar el “volumen de tránsito de las arterias”. La solución técnica para mejorar la circulación debería atender a la particular configuración del parcelario de la Ciudad de Buenos Aires, conformada por un “damero muy regular”, en el que cada “manzana-tipo se compone de 36 lotes de 10 varas de frente (8,66 metros)”. Los lotes de las esquinas se verifican que son de escasa profundidad, mientras que “los lotes que están a mitad de cuadra tienen una profundidad de 40 o 50 metros”. Estos lotes solo podrían “edificarse en su parte anterior”, porque los fondos deben quedar libres para permitir la formación del llamado “pulmón de manzana” (Laura, 1970, pp. 117-122).

En efecto, la clave orgánica en la circulación urbana recaló de modo influyente en el discurso del urbanismo argentino (Caride, 2004), donde el auto se considera el medio para mover el “cuerpo” urbano, y la construcción de las autopistas, junto con el ensanche de avenidas, es la “cirugía” para ordenar la ciudad (Fernández, 2020).

En febrero de 1977, Laura hace referencia a la nueva Ley Nacional de Expropiaciones, un decreto-ley que cobra notable importancia a partir de la puesta en marcha del plan. En sus apariciones públicas, señala que, de acuerdo a la norma, se abonará el valor real del inmueble por adelantado y, por lo tanto, los propietarios afectados por la expropiación no sufrirían los perjuicios por este tipo de obras. Justamente en sus declaraciones, el único destinatario del discurso oficial era el propietario, quien era interpelado como individuo en su condición de tal, pero no como vecino integrante de una comunidad (Oszlak, 1991, p. 204). Y pensemos que el plan no establecía ninguna otra medida

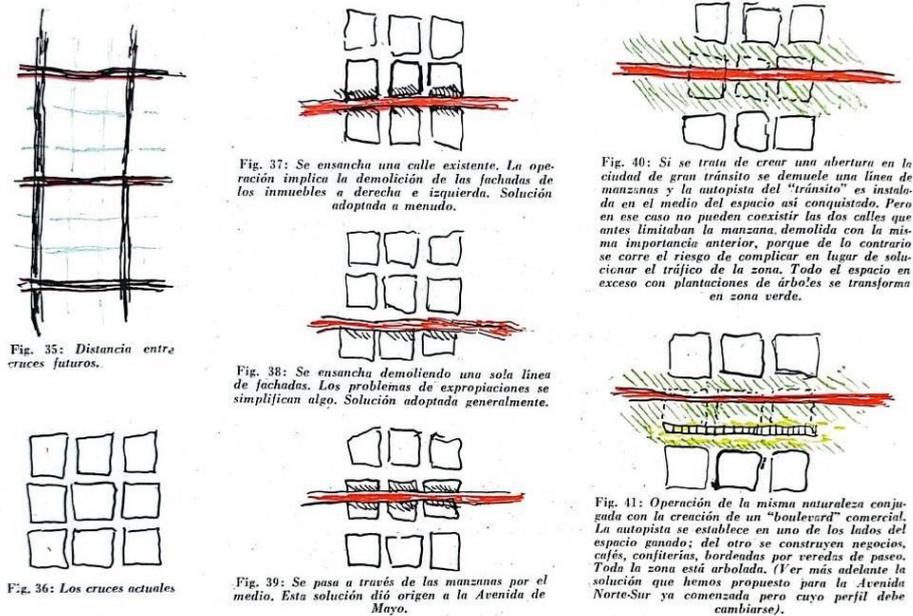


FIGURA 4. Clave para la apertura de arterias en el tejido urbano

Fuente: Le Corbusier et al. (1947)

Nota: La "racionalización geométrica" de la ciudad que el plan de Le Corbusier para Buenos Aires plantea por medio de una representación del "funcionalismo biológico" muy incluyente (Caride, 2004; Fernández, 2016). En esta postura, el damero de Buenos Aires está en tela de juicio, porque "debe ser semejante a una red cardíaca: grandes arterias de dirección, arterias de distribución, arteriolas de repartición". Una función aritmética relaciona el ancho (o las capacidades de servicios) con el número de usuarios.

compensatoria para los efectos que las expropiaciones producirían, como, por ejemplo, planes para la construcción de viviendas para los expropiados, indemnización para inquilinos o sistemas de créditos hipotecarios especiales para los afectados.

Si para la expropiación se afecta un ancho de 100 metros, eso implica expropiar toda la manzana, es decir, los 36 lotes que la integran. Si se opta por expropiar un ancho de 50 metros, recostándose sobre una de las calles laterales, se deben expropiar 18 lotes, y las posibilidades del proyecto quedan muy limitadas por no afectar a los vecinos frentistas, que quedan ubicados calle por medio. Por ello, la alternativa que propone, basada en la “racionalización económica”, es la expropiación del centro de la manzana para afectar únicamente a los lotes de gran profundidad. Con este esquema podría abrirse un trazado de 25 metros (tres lotes de 8,66 metros cada uno), afectando 6 lotes por manzana, y de 34 metros (cuatro lotes de 8,66 metros cada uno), afectando 8 lotes por manzana.

Planteado esto, lo que sigue es la clave urbanística del plan de autopistas (Figura 5). Laura argumenta que este sistema se utilizó para la apertura de la Avenida de Mayo, con la diferencia de que la obra que él propiciaba se construiría elevada sobre columnas, lo que evitaría toda interferencia con el tránsito transversal. La efectividad de la autopista para permitir de “forma segura y rápida” grandes volúmenes de tránsito “no dependía del ancho de calzada, sino de la ausencia de interferencias que evitaran detenciones”. Otro antecedente que alude Laura es la construcción de la avenida General Paz: “Apenas cuenta con dos carriles ascendentes y dos descendentes, y un ancho total de calzadas de 12 metros; se han llegado a censar 100.000 vehículos por día en el tramo Acceso Norte-Libertador” (Laura, 1970, pp. 117-122).

Ahora bien, los trazados de Laura, acaso imitando el accionar militar de Haussmann y anteponiendo la clave urbanística de Le Corbusier, adelantada en el Plan Director de Buenos Aires (Le Corbusier et al., 1947, p. 26), no parecen arbitrarios, porque, aun no formando parte de los planes ni siendo el fruto de un riguroso estudio urbanístico, contenían un cálculo del espacio, sobre todo de grupos sociales que generaban menos conflictos.

Las autopistas se construirían utilizando un nuevo marco legal elaborado *ad hoc*. Se trata de la Ley de Expropiaciones (Decreto-Ley 21.499/1977), como el cuerpo legal de poder para implementar el plan de autopistas. Esta ley, aún vigente, fue impulsada por Laura con el fin de posibilitar la liberación de las parcelas que son expropiables. Precisamente, en *La ciudad arterial*, Laura propone derogar la Ley de Expropiaciones 13.264/1948, sancionada durante el peronismo (Laura, 1970, pp. 73-85). Este marco legal, caracterizado como “confiscatorio”, permitía, entre otras cuestiones, tomar posesión de la propiedad, depositando la valuación fiscal y difiriendo la tasación real hasta la última etapa del juicio. Pero, contraponiendo el nuevo instrumento legal,

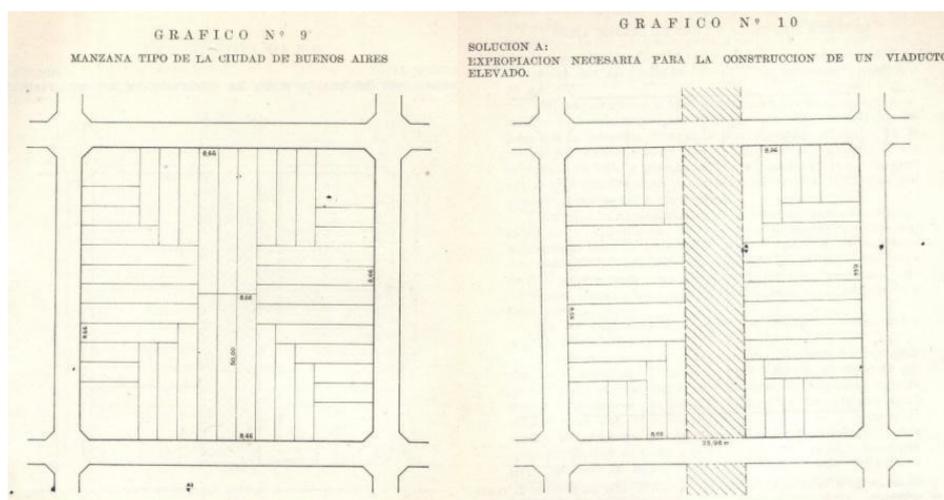


FIGURA 5. Clave urbanística de la ciudad arterial

Fuente: Laura (1970)

Nota: Los lotes próximos a las esquinas tienen poca profundidad, mientras que los ubicados en el centro de la manzana tienen entre 40 y 50 metros de largo. Las siguientes escenas muestran la expropiación de 6 u 8 lotes en el centro de la manzana, con el objetivo de obtener un ancho que varía de 25 a 34 metros para construir viaductos de circulación en ambos sentidos, separados de un canchero central.

desplaza al anterior para agilizar los trámites y permitir al propietario la percepción del “valor real de su propiedad más un plus del 10 %” en concepto de gastos de traslado. El plan se completaba con la implementación –por primera vez en la historia vial de la ciudad– de un sistema de peajes para recuperar los gastos de construcción y operación, mientras que la financiación de la obra se haría mediante la emisión de un título público por parte del organismo a cargo, que debía ser una sociedad anónima denominada Autopistas Urbanas S. A. (AUSA) con mayoría estatal (Oszlak, 1991, pp. 205-206).

Para la época, lejos estaba de implementarse este tipo de urbanismo (Domínguez Roca, 2005), porque hay que señalar que, aun en el caso de construir autopistas en un medio urbano, aquello era algo que no había sucedido ni en la París de Haussmann ni en los tiempos que Le Corbusier visitó Buenos Aires, porque las vialidades estaban integradas a planes urbanísticos que no suponían grandes expropiaciones en áreas densamente construidas. Más aún, si las obras fueran esenciales y prioritarias, difícilmente se podría condenar el aspecto negativo que supondría la demolición de 500 manzanas y el hecho de dejar a 150.000 familias sin alojamiento en el contexto de una ciudad y de un país con un alto déficit habitacional. No sorprende que, por entonces, se alzaran voces que compararan los efectos de las autopistas con el terremoto de Managua o

los bombardeos bélicos de Berlín, ya que las cifras de la destrucción edilicia eran semejantes. Esto queda bien claro en una nota titulada “Ruinas sin historia” (*Clarín*, 15 de marzo de 1978) que relata cómo “las casas parecen haber sufrido los efectos de un demolidor bombardeo”. Este es el aspecto que muestran sectores de los barrios de Flores y Parque Chacabuco. Pero a la demolición cuantitativa hay que agregar la destrucción de zonas de valor patrimonial. Así lo entiende también un editorial que le da el “adiós al pasaje Seaver”, una calle con viejas casonas que muchos decían que era “un rincón de Montmartre en Buenos Aires”, y con él quedó atrás un destino turístico del jet set, bohemio y excéntrico, que incluía varios clubes nocturnos. La destrucción del pasaje Seaver eliminó sus empedrados y su gran escalinata, el patio y los faroles. Quedó condenado a los cálculos de ingeniería para el trazado que conectó la avenida 9 de Julio y la autopista Illia, dejando a su paso “una escenografía en la que se podría ambientar cualquier historia de guerra”, según el matutino citado.

Dentro de esta destrucción cabe incluir, en otro punto de la ciudad, la demolición de la iglesia de la colectividad danesa, que no pudo evitar la traza expropiadora de la autopista Sur. También fueron demolidos edificios de notable valor simbólico, como el de la Policía Federal; en este caso, demoliendo huellas del terrorismo estatal. Todos estos espacios, “operables” por el culto a la circulación de autos, devinieron en un espacio funcional para el trazado de viaductos. Pero este espacio, en tanto espacio abstracto de la planificación urbana y la ingeniería vial, es un espacio global para la reproducción de relaciones de producción de la ciudad con profundas *contradicciones*, tal como plantea Lefebvre (1974), especialmente la de ser el espacio puntual de la propiedad privada. Y aquí, reconocemos rasgos que ya han sido significados, pero que emergen con claridad: la oposición entre *valor de uso* (el modelo de ciudad, el tiempo de viaje) y *valor de cambio* (el mercado del suelo, el consumo de lugares, los bienes y los signos) se revelan con nitidez.

Cité des Affaires

Ahora, tratemos las demoliciones para la apertura de las trazas que serían la punta de lanza del plan de ensanche del área central de Buenos Aires. Miles de camiones con tierra, escombros y adoquines de los inmuebles expropiados y de las calles afectadas eran volcados diariamente en 1978 en las costas del Río de la Plata, un hecho que conformaría un istmo de cientos de hectáreas. La idea de extender la ciudad sobre el río se remonta al proyecto del ensanche del área central, en el marco del Plan Regulador, que combinaba la remodelación de Puerto Madero con la aplicación de rellenos a gran escala sobre la ribera del Río de la Plata para nuevos usos. Durante la década de 1960, a través del Consejo de Planificación Urbana, se realizaron estudios que

indicaron la posibilidad de desarrollar un proyecto para un nuevo centro cívico en tierras ganadas al río. Esto reflejaba una obsesión por conquistar tierras sobre las turbias aguas rioplatenses, además de la renovación urbana del barrio de San Telmo, planteada en el *Esquema Director Año 2000* (Presidencia de la Nación, 1969), incluso más pormenorizadamente en el “Plan de renovación de la zona sur de la Ciudad de Buenos Aires” (Kurchan et al., 1970), que el onganiano confirmó. En rigor, esa imagen urbana remite a la iconográfica *Cité des Affaires* (ciudad de los negocios), que Le Corbusier esbozó para Buenos Aires: una línea del Río de la Plata y la infinitud de la Pampa, en perspectiva tridimensional, para organizar los edificios y la comunicación, en una visión terrenal, marítima y aérea.

Todos estos planes reaparecen en la escena pública. Un editorial con el título “Gánanse 300 hectáreas al río para crear un complejo edilicio” (*La Nación*, 15 de octubre de 1977) y una nota publicada en la revista *Summa* n.º 140 de 1982 permiten tomar apuntes sobre el operativo de relleno del río. Se trata de una entrevista mantenida con Laura. En ella se caracterizan los trabajos como la “batalla del Río de la Plata”: clubes deportivos, núcleos residenciales, oficinas y nuevas sedes de organismos estatales; imaginan “una ciudad en la costa”, con edificios en altura, acaso similares a los que, por entonces, se habían implementado en la costa de Vicente López, o también como había soñado Alberto J. Armando para la ciudad deportiva de Boca Juniors. Para 1977, el sur de la Ciudad de Buenos Aires estaba literalmente en obra, siendo el epicentro de un notable plan de transformación metropolitana. En marzo de ese año se inician las primeras expropiaciones, que luego serían miles, para la construcción de la autopista Sur, posteriormente denominada 25 de Mayo y de la autopista Perito Moreno. Estas autopistas atraviesan barrios densamente poblados, en general por sectores de clase media-baja. Es posible que las autoridades hayan evaluado cuáles serían los primeros frentes de acción del operativo de expropiaciones en función de la capacidad de resistencia a la medida.

La Municipalidad llevaba a cabo incesantes trabajos de relleno a un ritmo prepotente, ganando hectáreas de suelo al río. Laura confesaba que el ritmo de crecimiento edilicio en la Capital requería grandes excavaciones por parte de compañías privadas o públicas, las cuales generaban escombros y tierra que había que depositar en algún lugar. Por lo tanto, la Municipalidad decidió llevar a cabo el relleno en la zona de la Costanera Sur, con el fin de ofrecer a los camioneros un lugar funcional y a bajo costo para desechar la tierra y materiales de las demoliciones, ya que así se evitarían recorrer largas distancias (Figura 6). Ese descarte, explicaba Laura, se aprovechaba para el relleno de la Costanera Sur, a la que ingresaban 1.500 camiones por día. Para la Municipalidad, esa tierra significaba una inversión con miras al posterior aprovechamiento de los sectores ganados al río. En este sentido, existían tres objetivos: abrir paso a la operación sobre las instalaciones del viejo Puerto Madero para crear un nuevo sector; ampliar la ciudad

creando una zona apta para la instalación de oficinas, edificios públicos, marinas, etcétera, en una zona privilegiada cercana al microcentro de la ciudad; y, en último término, crear sectores de espacios verdes (Cacciatore, 1993, p. 144). En la práctica, la técnica de *polders* –como se denomina en Holanda– permitía conformar un recinto estanco de tierra donde volcar en el futuro el refulado proveniente del dragado de los canales del Río de la Plata. El ensanche del área central-Costanera Sur, entre la avenida Córdoba y la calle Brasil, cubría una superficie de aproximadamente 780 hectáreas.



FIGURA 6. Relleno en la Costanera Sur

Fuente: MCBA (1981)

En los hechos, y después de haber ganado cientos de hectáreas, el ensanche urbano no prosperó. Desde el inicio, el proyecto no dio cuenta con precisión de usos y accesibilidades de los rellenos sobre la costa. Y más allá de las imágenes que

los funcionarios evocaban a viejos planes, no había un programa consistente ni coordinación entre organismos específicos interesados. En rigor, el relleno en la costa del río fue una forma de viabilizar el gran volumen de escombros de la demolición masiva de inmuebles causada por la construcción de las autopistas. De ahí que posteriormente ganaran terreno las iniciativas de varias organizaciones y personajes para que a la nueva zona se le otorgara el carácter de Reserva Ecológica. Esto fue después de una gran inundación en el estuario rioplatense que colonizó el paisaje litoral con biodiversidad del Paraná. La reserva tomaría forma, luego de un largo proceso debate, con la vuelta a la democracia y a iniciativas de la Fundación Vida Silvestre. Algo que lamenta Cacciatore en sus memorias, una reserva sin más que “yuyos y matorrales de la propia naturaleza, sumado a la consecuente creación de un organismo específico más en la frondosa organización comunal” (Cacciatore, 1993, p. 144).

Autopista del sur

Hay un cuento de Cortázar que se titula “La autopista del sur” (1966), en el que sus personajes aparecen alegóricamente retratados con el nombre del modelo de auto que manejan. Cuenta la vida de personas codificadas como sujetos-auto. Y la ciudad queda reducida a la imagen de una inmensa máquina para circular por autopistas, en la que, incluso, el espacio público es escenificado como una experiencia en movimiento. Una representación literaria que pinta acaso proféticamente el modelo urbanístico que se ensaya en Buenos Aires, con su pragmático, expropiatorio y, sobre todo, demoledor plan de autopistas urbanas. Contamos que el plan exige liberar la circulación vehicular mediante la construcción de viaductos, complementando ensanches de avenidas y estacionamientos subterráneos, por medio de los cuales las personas podrían “ingresar de la autopista al garaje”, disfrutando durante el trayecto de la visión de los “espacios verdes recreativos”, camino a los lugares donde están “los edificios de las residencias” (Laura, 1970, p. 221).

La sanción de la norma del Código de Planeamiento Urbano de 1977 imponía, por arriba del texto, un plano con las trazas de nueve autopistas que llegaban al casco histórico de Buenos Aires. Pero las autopistas, planteadas a imagen de *La ciudad arterial* (Laura, 1970), eran ajenas a los trabajos del texto original (Suárez, 1994) injertados como parte de la negociación política para su sanción. El resultado era incongruente (Menazzi, 2013), ya que se trataba de una yuxtaposición tardía entre una “zonificación funcional” y una “preocupación obsesiva por la circulación” en forma de viaductos (Domínguez Roca, 2005). Tan al extremo que, a la fecha de iniciadas las obras, no había lugar para el trazado de dichas autopistas en el texto del Código. De hecho, las

trazas por el pulmón de las manzanas ofrecían a los automovilistas que transitaban por esas ruidosas autopistas un espectáculo particular en el paisaje urbano, ya que les permitía asomarse a las casas o balcones, y ver los detalles en las paredes medianeras y las mamposterías de baños o cocinas de los hogares demolidos.

A pesar de las críticas realizadas por académicos de peso en esos años, así como las que en su hora hicieron famosos arquitectos e incluso figuras célebres, no se pudo paralizar este accionar. El mayor obstáculo que enfrentó la construcción de las autopistas no vino de la oposición de intelectuales, vecinos u organizaciones profesionales, sino de los problemas financieros que suscita el operativo expropiatorio, como la variación del costo del dólar, suspensión de avales por parte de la Nación y juicios; así como también por la agudización de conflictos intraestatales, presentes desde un principio en el plan de autopistas.

Reparemos en el procedimiento del plan de autopistas. Se instruye a los vecinos porteños afectados por el operativo de expropiación para que realicen los trámites de avenimientos mediante un organismo llamado Comité de Adquisición de Inmuebles (CAI), según ordenanza municipal. La gestión consistía en remitir a ese comité tres tasaciones de inmobiliarias locales en la zona de expropiación. Los funcionarios tomaban un promedio de esas valuaciones y manifestaban un compromiso de pago indemnizatorio no superior a los treinta días de firmado el acuerdo entre las partes. El precio del inmueble era fijado por el Tribunal de Tasación de la Nación, tomando en cuenta los valores de la oferta del mercado y las características particulares de cada unidad para establecer su valor real. Una vez que la tasación había sido aprobada, se citaba al propietario para que expresara su conformidad o disconformidad. Si el propietario estaba de acuerdo, se procedía a la escrituración bajo el régimen de avenimiento, y se abonaba el importe total en ese acto. En caso contrario, el propietario tenía el derecho de percibir el importe total de la tasación, a cuenta de la suma que se determinase judicialmente. En caso de avenimiento, se agregaba una indemnización del 10 %. Asimismo, la operación estaba exenta de todo gasto, tasa o impuesto para el propietario.

Entretanto, y para garantizar que no se interrumpieran las obras por problemas financieros, Videla, al mando de la presidencia, declaraba de interés nacional el plan de autopistas, y facultaba al ministro de Economía, Martínez de Hoz, a otorgar avales con respaldo del Tesoro Nacional. A partir de ese momento, según un convenio financiero firmado por la MCBA y AUSA, el aval se incrementaría según las necesidades de las obras y, por consiguiente, la cada vez mayor demanda de avales, dado que las necesidades financieras de AUSA eran perentorias como consecuencia del ritmo sostenido que se les había impreso a las obras. Los avales, otorgados a partir de junio de 1977, comenzaron a incrementarse aceleradamente a medida que se llevaban a

cabo las expropiaciones. Hay que mencionar también los insalvables problemas de índole interjurisdiccional, siendo quizás el más notorio el que mantenía inmovilizada la conexión de la autopista Sur-Perito Moreno con el Acceso Oeste por falta de un convenio para su construcción con la Provincia de Buenos Aires (Laura et al., 1980, pp. 51-52).

Para enero de 1981, el Ministerio de Economía fijó un tope máximo para los avales en la concesión de la avenida 9 de Julio (Oszlak, 1991, p. 238). Los problemas financieros provenían, entre otras cosas, de la generalización de procesos judiciales derivados de la “expropiación inversa”. Los propietarios de los inmuebles afectados por la construcción futura de las autopistas aducían que los trazados planteados no les permitían vender sus propiedades ni realizar mejoras o ampliaciones. Los reclamos fueron llevados a los tribunales exitosamente, ya que los jueces determinaron que, dadas las limitaciones al derecho a la propiedad y el perjuicio que ocasionó la afectación de los inmuebles por un período largo, la Municipalidad debía adelantar la expropiación prevista. Este fenómeno fue totalmente imprevisto para Laura, y por ese motivo escapaba a los dispositivos de control gubernamental que había diseminado, ya que el impacto proyectado de las indemnizaciones por la “expropiación inversa” para la construcción de viaductos resultaba un fenómeno catastrófico para el arca comunal, y eso obligaba a paralizar el plan (Oszlak, 1991, p. 238).

Esto ocurrió al punto de que, de las nueve autopistas que contemplaba el plan original, se terminaron construyendo cinco tramos: autopista Sur (25 de Mayo), Perito Moreno, 9 de Julio (parcialmente, un tramo en el sur y otro en el norte) y Occidental (parcialmente, en la zona del parque Almirante Brown). Además, se realizó también, de manera parcial, la expropiación y la demolición de la Central (AU3). Pero el corolario de todo este proceso fue que tanto Autopistas Urbanas S. A. como, en menor medida, Impresit Sideco S. A. habían sido algunas de las tantas empresas alentadas por el Ministerio de Economía de la Nación para tomar créditos internacionales, lo que las haría partícipes, en 1980, del fenómeno de convertir la deuda internacional de las empresas privadas en deuda pública del Estado. La aparición pública de Domingo Cavallo como presidente del Banco Central en el último tramo de la dictadura dejó como resultado el engrosamiento de la deuda externa en cerca de 5.000 millones de dólares. AUSA fue una de las empresas que obtuvieron avales del Banco de la Ciudad de Buenos Aires (28 avales por 1.575 millones de dólares) y de la Nación. Por su parte, Impresit Sideco S. A. se endeudó en 61 millones de dólares (Ballesteros, 2001).⁸ Solo las autopistas construidas implicaron el 20 % de la deuda privada que luego fue estatizada. Una deuda externa que significó la espada de Damocles para la sociedad

⁸Estas empresas participan del programa de actuación de la zona sur, que incluía el parque Almirante Brown y la extensión de la Línea E del subterráneo y la red del Premetro.

argentina.



FIGURA 7. Construcción de la autopista en el casco histórico. La imagen muestra los trabajos de construcción de la autopista Sur (actual 25 de Mayo), en la manzana formada por Paseo Colón, San Juan, Huergo y Cochabamba, donde funcionó el ex centro clandestino de detención, tortura y exterminio Club Atlético. El edificio de la Policía Federal fue demolido a finales de la década de 1970. *Fuente:* Archivo Histórico de AUSA. Proyecto de Recuperación de la Memoria Centro Clandestino de Detención y Tortura Club Atlético. Archivo histórico del Programa Recuperación de la Memoria del Centro Clandestino de Detención.

Irónicamente, citando el final del cuento de Cortázar, encontramos una denuncia sobre el estilo de vida en la ciudad moderna: “[...] por qué esa carrera en la noche entre autos desconocidos donde nadie sabía nada de los otros, donde todo el mundo miraba fijamente hacia adelante, exclusivamente hacia adelante”. La perspectiva implícita de ese relato poético brinda también una interpretación de la individualización como un medio de control social, representada a través de sujetos-auto/sujetos-expropiables involucrados en un proceso de empoderamiento gubernamental para sus fines conservadores-liberales. Las trazas de autopistas, junto con su ley de expropiación, los

avales presupuestarios de Martínez de Hoz y el autoritarismo dominante despliegan el dispositivo espacial de un orden automotriz, financiero y militar.

Discusión

Las autopistas urbanas, como dispositivos espaciales (legales, financieros y técnicos), se tiñen de una filosofía política propia del período dictatorial, y no están exentas de insalvables contradicciones, cuyas marcas en el paisaje urbano perduran en el tiempo. Estas obras públicas, junto con los cambios en materia de ordenamiento territorial, se inscribían en un enfoque más amplio del urbanismo moderno que retomaba propuestas de planes regionales anteriores, pero más que articulando la escala metropolitana, se rinden a la circulación dentro de la ciudad de Buenos Aires a expensas de la destrucción del tejido urbano (Domínguez Roca, 2005). Además, ensayan ciertos mecanismos de mercado (sistema de peaje, gestión empresarial) en su desarrollo (Fernández, 2020). Ciertamente, la construcción de las autopistas marcó también límites fácticos, en la medida en que suponía la actuación global sobre la estructura de la ciudad, con todo el poder sobre los espacios público y privado a su disposición, algo que en la historia de la ciudad no tenía precedentes inmediatos. Reparar en esta observación sugiere que las autopistas no fueron percibidas de la misma forma por los ciudadanos, los empresarios, los académicos, los medios de comunicación y los funcionarios.

La implementación de las obras se desarrolla en un marco autoritario que, tal como sintetiza Oszlak (1991), da cuenta de un tipo de accionar gubernamental propio sobre el espacio público, sustentado en la legitimidad de origen, en su ejercicio, en sus fines, en su base ideológico-política procesista. De ahí surge la expresión “merecer la ciudad”, que nos plantea dos sentidos: uno, obviamente en la clave oszlakiana, acerca del lugar que ocupan los grupos sociales en el espacio público, y otro, de tipo psicoanalítico, que contiene imperativos morales, es decir, es normativo.

Precisamente el ejercicio del urbanismo en tiempos de dictadura ensaya una fórmula burocrática que se puede interpretar con esa imagen de la sociedad como una máquina, como se utiliza en las ciencias sociales (Becker, 2009, p. 60), y que, en nuestro caso, revela arreglos estatales como representación burocrática, propia de un artefacto institucional con objetivos fijados secuencialmente hacia la población y los rasgos que adquiere el aparato estatal en un contexto autoritario. Las expropiaciones para la construcción de las autopistas urbanas dan cuenta de una aceitada maquinaria que protocoliza de manera rutinaria, repetitiva y esquemática la movilización del suelo de propietarios e inquilinos para su posterior destrucción edilicia y el despliegue

de los viaductos elevados con dirección al centro de la ciudad. Recordemos que Laura se ufana de los procedimientos expropiatorios, al decir que “ni siquiera han tenido trascendencia pública [...] por haberse convertido en algo normal y rutinario, en una simple compra de propiedades en función del interés público” (Laura et al., 1980, p. 51). Complementariamente, los registros lingüísticos de la biología que encontramos en la historia de los planes (Caride, 2004; Fernández, 2016) reconocen en esa clave de la “ciudad arterial” un recorte interpretativo de ciertas tecnologías de gobierno. Precisamente, esa imagen orgánica (Becker, 2009, p. 62), relacional, sistémica, propia de un cuerpo urbano como encuadre analítico y expresivo, es influyente en dogmas urbanísticos, y se reconoce en los dispositivos que abordamos. De ahí que en la representación arterial es patente una obra-suma para la ciudad que afecta distintas partes entre sí (expropiaciones-demoliciones-relleno) y, a la vez, cómo cada una crea condiciones necesarias para que operen las demás en su conjunto (nuevas autovías/tejido urbano/ciudad sobre el río).

Ahora bien, las referencias textuales de ciertos personajes y los planes para la ciudad, puestos en relación con el ejercicio del urbanismo, pretenden evaluar la construcción de sentido de las políticas estudiadas. Aunque habría que abandonar cierta pretensión de cientificidad, de objetividad en ello, porque en preguntas sobre la vida, las poblaciones, la política o, precisamente, las ideas, encontramos subjetividad, conflicto de interpretaciones, diversidad de miradas. De ahí que apelamos a la “tensión de enfoques” que plantea Gorelik (2004). Precisamente, en las dos representaciones formuladas en las autopistas (máquina/cuerpo) se reconoce la eficacia de las normas y la eficiencia de las estructuras implementadas para manipular a los pobladores afectados, mediante una burocracia propia que incluía una Ley de Expropiaciones *ad hoc*, procedimientos estipulados por el Tribunal de Tasación de la Nación y actuaciones de reparticiones del Estado municipal para los avenimientos. Un sello propio del aparato dictatorial. En este sentido, se puede interpretar cómo los dispositivos espaciales penetran en una estructura de discurso que altera y resignifica el contexto, como emisor de intervenciones articuladas: libertad de circulación/libertad de mercado, sujetos-expropiados/sujetos-autos. Todo un repertorio de sentidos mucho más amplio sobre la geografía urbana. En dos planos de intervención, a veces articulados entre sí y otras veces no: uno más situacional (marcado por lo espacial y estratégico) y otro más biológico (con énfasis en lo corporal, en lo ecológico), como el impulso obsesivo sobre el Río de la Plata con la ciudad de los negocios, aspectos que acaso cobran sentido cronotópico⁹ con los fatídicos vuelos de la maquinaria del terror

⁹Esta idea es deudora de la filósofa Diana Viñoles, de la Universidad Nacional de Tierra del Fuego, quien reconoce un “cronotopo del terrorismo de Estado” en los proyectos urbanos abordados. El cronotopo (del griego: kronos = tiempo y topos = espacio, lugar) como unidad espacio-tiempo, insoluble y de carácter formal expresivo. Un devenir del tiempo en una cuarta dimensión, condensado en el espacio,

dictatorial.

Declaración de contribuciones de autoría (CRedit)

Fernández: Conceptualización (Conceptualization); Curación de datos (Data curation); Análisis formal (Formal Analysis); Adquisición de Financiamiento (Funding acquisition); Investigación (Investigation); Metodología (Methodology); Administración de proyecto (Project administration); Recursos (Resources); Software (Software); Redacción - preparación del borrador original (Writing – original draft); Redacción - revisión y edición (Writing – review & editing).

Referencias bibliográficas

- Ballesteros, J. (2001). *Actas de la Resolución causa N° 14.467 “Olmos, Alejandro S/dcia.” Expte. N° 7.723/98*. <http://ieee.unsl.edu.ar/librosgratis/gratis/ballesteros.pdf>
- Becker, H. (2009). *Trucos de oficio: cómo conducir su investigación en ciencias sociales*. Siglo XXI Editores.
- Benjamin, W. (1972). El París del segundo imperio en Baudelaire en Benjamín, Walter. Iluminaciones II (Poesía y capitalismo). *Taurus*.
- Cacciatore, O. A. (1993). *Sólo los hechos*. Metáfora Editorial.
- Caride, H. (2004). La Metáfora ausente. Analogías biológicas y ciudad en la noción de ecología urbana. En *Seminario de Crítica - 2004* (Vol. 21). Instituto de Arte Americano (FADU-UBA). <https://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0139.pdf>
- Cortázar, J. (1966). Autopista del sur. En *Todos los fuegos el fuego*. Alfaguara.
- Domínguez Roca, L. (2005). Planes urbanos y transporte en la Ciudad de Buenos Aires. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 9(194).
- Fernández, L. (2016). Urbanismo y ecología en Buenos Aires: un recorrido por la planificación urbana en su contexto ecológico-regional. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)*, 8(1), 12-27. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.008.001.se01>
- Fernández, L. (2020). *La muralla verde: Urbanismo y ecología en tiempos de dictadura en el Gran Buenos Aires (1976-1983)*. UNGS.
- Gorelik, A. (1998). *La grilla y el parque*. Editorial UNQ.
- Gorelik, A. (2004). *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*. Siglo XXI Editores.
- Kurchan, J., Bacigalupo, J. y Batalla, D. (1970). *Plan de Renovación Urbana de la Zona Sur de la Ciudad de Buenos Aires*. Municipalidad de Buenos Aires.

y de este en aquel, donde ambos se intersecan y se vuelven visibles al espectador y apreciables desde el punto de vista estético, formal, material.

- Laura, G. (1970). *La ciudad arterial. Esquema para el desarrollo futuro del transporte en la ciudad de Buenos Aires*. Artes Gráficas Cassese-Carrá.
- Laura, G. (1978). *El cinturón ecológico*. CEAMSE.
- Laura, G., Smart, J. y Azaretto, R. (1980). *La provincia del Río de la Plata. Agencias Noticiosas cid*.
- Le Corbusier, Jeanneret, P., Kurchan, J. y Ferrari Hardoy, J. (1947). Plan Director para Buenos Aires. *La Arquitectura de Hoy*, 4, 1-53.
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. *Revista de Sociología*, 3, 219-229. <https://doi.org/10.5565/rev/papers/v3no.880>
- Liernur, J. F. (2001). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Fondo Nacional de las Artes.
- Lussault, M. (2007). *L'Homme Spatial. La construction sociale de l'espace humain. Seuil. La couleur des idées*.
- MCBA. (1981). *Buenos Aires: hacia una ciudad mejor*. Cercle et Carré Editores.
- Menazzi, L. (2013). Ciudad en dictadura. Procesos urbanos en la ciudad de Buenos Aires durante la última dictadura militar (1976-1983). *Scripta Nova Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XVII(429). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-429.htm>.
- Novick, A. (1991). Diccionario histórico de arquitectura, hábitat y urbanismo en la Argentina. En J. Liernur & F. Aliata (Eds.), *Seminario de Crítica - 1991*. Instituto de Arte Americano (FADU-UBA).
- Oszlak, O. (1991). *Merecer la ciudad: Los pobres y el derecho al espacio urbano*. CEDES-Humanitas.
- Presidencia de la Nación. (1969). *Organización del Espacio de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Esquema Director Año 2000*, Oficina Región Metropolitana. Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE).
- Randle, P. (1979). *Buenos Aires, burocracia y urbanismo: más allá de las autopistas*. Oikos.
- Suárez, O. (1994). *Planes y Códigos para Buenos Aires, 1925-1965*. SEUBE-FADU (UBA).
- Tavella, G. (2014). «Las autopistas no tienen ideología». *Análisis del proyecto de Red de Autopistas Urbanas para la ciudad de Buenos Aires durante la última dictadura militar argentina (1976-1983)* [Tesis de Maestría en Estudios Latinoamericanos]. Escuela de Humanidades, Universidad Nacional de San Martín.