

LAS POLITICAS URBANAS Y EL *PROCESO DE* *REORGANIZACIÓN NACIONAL* UN ANÁLISIS SOBRE LA RED DE AUTOPISTAS URBANAS DURANTE LA ÚLTIMA DICTADURA MILITAR ARGENTINA (1976-1983)

Artículo *por*

PAULA R. MANONI

Universidad Torcuato di Tella (UTDT)
Universidad Santiago de Compostela (USC)
Buenos Aires, Argentina

LAS POLITICAS URBANAS Y EL *PROCESO DE REORGANIZACIÓN NACIONAL* UN ANÁLISIS
SOBRE LA RED DE AUTOPISTAS URBANAS DURANTE LA ÚLTIMA DICTADURA MILITAR
ARGENTINA (1976-1983)

Paula R. MANONI

PolHis, Año 13, N° 25, pp.215-241

Enero- Junio de 2020

ISSN 1853-7723

Artículo

Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*.
Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

PAULA R. MANONI

Es licenciada en Historia por la Universidad Torcuato Di Tella (UTDT), se desempeñó como auxiliar de cátedra en la Universidad Torcuato Di Tella en las materias Política y Sociedad en Argentina del siglo XIX y XX e Historia de Europa a partir de la Modernidad. Actualmente se encuentra realizando el Máster en Gestión del Patrimonio del Arte, Arquitectura y Museos en la Universidad Santiago de Compostela (USC) en España.

Fecha de recepción: 09/12/2019 - Fecha de aceptación: 11/3/2020



Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*.
Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

LAS POLITICAS URBANAS Y EL PROCESO DE REORGANIZACIÓN NACIONAL. UN ANÁLISIS SOBRE LA RED DE AUTOPISTAS URBANAS DURANTE LA ÚLTIMA DICTADURA MILITAR ARGENTINA (1976-1983)

Resumen

En este artículo abordaremos la cuestión de las obras públicas como política de gobierno durante la última dictadura militar argentina con el objetivo de indagar sobre la lógica y los planes gubernamentales a partir de sus proyectos urbanos desde la perspectiva de los técnicos que participaron de los planes de intervención en el espacio público. Analizaremos la construcción de la Red de Autopistas Urbanas (en adelante RAU) para establecer una relación entre el Estado que configuró el Proceso de Reorganización Nacional (en adelante PRN) y su correlato local bajo municipalidades e instituciones de planificación urbana.

En este sentido, estudiaremos el nivel de autonomía de la acción municipal en el contexto dictatorial y la posibilidad de establecer una conexión con la lógica política y económica que perseguía el PRN. De esta forma, se buscará demostrar la manera en que los militares fueron capaces de capitalizar los esfuerzos de los técnicos para demostrar su capacidad de acción en el espacio urbano, generar un consenso social avalado por su voluntad hacedora y lograr así, legitimación en su gobierno.

Palabras Clave

Planeamiento urbano – Dictadura – Red de Autopistas Urbanas – Consenso Social.



Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*.
Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

URBAN POLITICS AND THE NATIONAL REORGANIZATION PROCESS. AN ANALYSIS OF THE URBAN HIGHWAY NETWORK DURING THE LAS ARGENTINE MILITARY DICTATORSHIP (1976-1983)

Abstract

In this article we will address the issue of public works as a government policy during the last Argentine military dictatorship. The aim of this research is to explore the logic behind the government's urban projects from the perspective of the technicians who participated in the public space policies. We will analyse the construction of the Urban Highway Network to establish a relationship between the state and its local correlate under municipalities and urban planning institutions. In this sense, we will study the level of autonomy of municipal action in the dictatorial context and the possibility of establishing a connection with the political and economic rationale that the National Reorganization Process was pursuing. Consequently, we will demonstrate how the military government was able to capitalize on the efforts of the technicians to showcase their capacity for action in the urban space, to generate social consensus based on their will to act and, thus, to achieve legitimacy in their government.

Keywords

Urban Project – Dictatorship - Urban Highway Network – Social Consent.



Artículo

Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*. Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

LAS POLÍTICAS URBANAS Y EL PROCESO DE REORGANIZACIÓN NACIONAL. UN ANÁLISIS SOBRE LA RED DE AUTOPISTAS URBANAS DURANTE LA ÚLTIMA DICTADURA MILITAR ARGENTINA. (1976-1983)¹

El artículo aborda la cuestión de la obra pública como política de gobierno durante la última dictadura militar argentina. El objetivo será indagar sobre la relación entre los regímenes políticos y el diseño e implementación de políticas públicas en contextos democráticos y represivos, haciendo énfasis en este último.

A partir de los proyectos urbanos realizados en Buenos Aires entre 1976 y 1980, el trabajo se centra en el estudio de la tendencia tecnocrática y corporativa que tuvieron aquellos técnicos, urbanistas y arquitectos que participaron de las intervenciones del gobierno de facto en el espacio urbano. De esta forma, analizaremos la construcción de la Red de Autopistas Urbanas (RAU) para establecer una relación entre el Estado que configuró el Proceso de Reorganización Nacional (en adelante PRN) y su correlato local.

En este sentido, estudiaremos el nivel de autonomía de la acción municipal en el contexto dictatorial y la posibilidad de establecer una conexión con la lógica política y económica que perseguía el PRN. Indagaremos, a su vez, sobre la relación existente entre el gobierno de facto y los técnicos que participaron de los planes urbanísticos y de las medidas que afectaron el proyecto urbano.

¹ Este artículo es una reelaboración de mi trabajo de investigación para la tesis de Grado de la carrera de Licenciatura en Historia de la Universidad Torcuato Di Tella, dirigida por Miranda Lida y defendida en el año 2017. Agradezco a Miranda Lida por su dedicación durante todo el proceso mi tesis, así como su paciencia y compromiso.



Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*.
Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

El contenido de este artículo se encuentra bajo la licencia de Creative Commons 4.0.



Se pondrá especial atención a las intervenciones estatales que afectaron el espacio público para demostrar la búsqueda, por parte del gobierno, de un consenso social mediante acciones municipales e institucionales para legitimar al gobierno de facto. De esta manera, consideramos que los militares fueron capaces de capitalizar los esfuerzos de los técnicos para demostrar su capacidad de acción y construir legitimidad.

Por otro lado, buscaremos demostrar el rol que tuvo el gobierno de facto como promotor de cambios políticos, sociales, económicos y urbanísticos durante el PRN y su relación con los postulados de la arquitectura moderna. En este sentido se intentarán encontrar los puntos de encuentro y de disenso que surgieron entre el proyecto del PRN y las acciones específicas en materia urbana. Exploraremos el aporte que realizaron los técnicos, como agentes no oficiales, a través de su intervención urbana y estética.

Mediante este aporte al estudio del Estado, trataremos de reflexionar sobre su configuración y los mecanismos de legitimación utilizados, las intenciones políticas insertas en las medidas de control social y político del régimen y, por último, los dispositivos que permitieron hacer efectivo una batería de políticas dirigidas al propósito refundacional del Proceso de Reorganización Nacional.

Los temas expuestos se analizarán a través de la revista de Arquitectura *Summa* debido a su rol en el campo de la disciplina arquitectónica y porque consideramos que nos permite analizar desde un punto de vista no oficial -pero sí técnico- las obras en materia pública sin perder de vista el objeto de análisis, es decir, el Estado.

La arquitectura y el proceso de reorganización nacional

Durante el PRN, las Fuerzas Armadas desplegaron una serie de medidas con el objetivo de refundar al país revalorizando los ideales “nacionales y cristianos” que, según la visión castrense, estaban siendo amenazados. Por ello, el gobierno militar recortó libertades, suspendió el estado de derecho, suprimió la autonomía de los medios de prensa e institutos de educación superior, persiguió e instigó a los grupos que consideraba una “amenaza” a la Nación y desarrolló una



Artículo

Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*. Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

ideología propia con un vocabulario particular y el uso de políticas represivas (Novaro y Palermo: 2003).

La lógica de persecución política acaparó todos los ámbitos y no descansó en un único blanco, sino que además fue sostenida por una batería de políticas que tendieron a regular la acción sobre el enemigo bajo una concepción jurídica del terror. El elemento subversivo funcionó como aglutinante para dotar de unidad al PRN y generar un consenso social sobre un objetivo en común. Sin embargo, las discusiones en torno a las metas a corto y largo plazo, así como la manera en que debían llevarse a cabo las políticas estatales generaron clivajes internos y expusieron la falta de un proyecto consistente.

La inexistencia de un poder monolítico con un plan concebido coherentemente desde sus inicios es un lugar compartido por la literatura más reciente; en este sentido, Paula Canelo (2008) observa que las fricciones entre los militares se debieron a las luchas internas por la obtención de espacios de poder donde coexistió una visión política nacionalista de orden corporativo con una fracción moderna de carácter cosmopolita preocupada por la integración económica mundial. Hugo Quiroga (2004) refuerza esta concepción y encuentra lógicas de acción diferenciadas intra armas que marcaron el rumbo del régimen militar, el cual varió dependiendo del grado de dureza e inflexibilidad con que los militares analizaron y resolvieron la cosa pública.

Por otro lado, el régimen militar pretendió cerrar el ciclo de disputas sectoriales de la experiencia populista y fundar una nueva etapa en la vida política argentina. Para ello, consideraba necesario realizar modificaciones estructurales que se posaron sobre tres ejes: la restitución de los valores esenciales del Estado, la erradicación de la subversión, la promoción del desarrollo económico y la posterior instauración republicana (Quiroga, 2004, pp: 66). Este pensamiento invadió las políticas públicas del período, tanto en términos económicos y sociales como urbanísticos; los autores del PRN desplegaron así una serie de medidas para acabar con los elementos que consideraban peligrosos e imponer un nuevo orden bajo una concepción jerárquica de la sociedad.

Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*.
Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

Las políticas económicas inauguradas en 1976 tuvieron un principio estratégico: modificar radicalmente la estructura de las relaciones sociales e institucionales que se habían consolidado a través de las corporaciones para recomponer las condiciones de acumulación del capitalismo en Argentina. De esta forma, la apertura económica funcionó como sustento para eliminar los privilegios fiscales, desintegrar las corporaciones y reubicar a la clase trabajadora en una posición subordinada al orden vigente (Canitrot, 1981).

Por otro lado, se produjo un viraje del sector industrial al sector financiero como eje económico generando una mayor concentración del capital y un aumento de la construcción promovida por los agentes estatales. De esta manera, la adopción de medidas liberales como principio de subsidiaridad del Estado y el enfoque monetario de la balanza fueron adoptados por el equipo económico del PRN. Siguiendo el estudio de Castellani (2004), la gestión castrense estuvo signada por un carácter dual privado-estatal cuyo criterio de adopción fue más pragmático que teórico. De esta forma, medidas que tendían a la privatización total o parcial convivieron con políticas de fuerte intervención estatal en materia económica.²

La lógica del Estado subsidiario³ permitió dicha coexistencia, al asignarle al capital privado un rol protagónico en las inversiones de obras públicas. El proceso de privatización periférica y descentralización del Estado fue acompañado por un aumento de la inversión pública en obras de infraestructura que dio lugar a las construcciones faraónicas del período, generando así una simbiosis entre el capital privado y el estado. De esta manera se consolidó una nueva corporación de grandes empresas nacionales gracias al contexto privilegiado de acumulación de capital y los vínculos que éstas mantuvieron con el aparato estatal. Las obras que analizaremos en este trabajo forman parte de la trama corporativa del

² Sobre el carácter dual de la gestión económica ver Jorge Schvazer, Adolfo Canitrot y el estudio más reciente analizado por Alfredo Pucciarelli (2004), al que llama modelo liberal corporativo.

³ La lógica del Estado subsidiario consiste en dejar en manos privadas la administración de ciertas áreas bajo el carácter de la eficiencia del sector privado sobre el público. Un análisis detallado del Estado subsidiario puede encontrarse en Schvazer (1981)



Artículo

Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*. Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

*complejo económico-estatal privado*⁴ que se desarrolló durante esta etapa.

Como señalamos previamente, existieron diferencias internas dentro de la Junta Militar que compusieron el PRN permiten explicar la gravitación de su gestión. Si bien estas discrepancias son observadas durante todo el período, en este trabajo analizaremos aquellas referidas a la primer Junta Militar. Paula Canelo (2008) explica que, pese a la inspiración *unanimista* presente en sus discursos y a la voluntad férrea en la lucha contra la “subversión” que los mantuvo unidos, encuentra discrepancias internas sobre los objetivos económicos de la política de José A. Martínez de Hoz.

De esta forma, la autora muestra las dos concepciones que marcaron las disputas inter armas. Por un lado, el sector nacionalista de las Fuerzas Armadas tenía una visión más corporativa de la economía, donde el Estado debía funcionar como planificador y promotor en ciertas áreas estratégicas como la petroquímica, la energía y la construcción; por el otro lado el ala liberal que abogaba por una economía abierta, sin restricciones comerciales y con poca intervención estatal. Cabe señalar que la propuesta tecnocrática de los liberales estaba relacionada con la idea de objetividad imperante en las Fuerzas Armadas, basada en la adopción de un método científico para resolver los problemas políticos y económicos. Dichas fracciones -según Canelo- se disputaron los espacios de poder durante todo el periodo dictatorial donde en varias ocasiones el rol del Estado en la esfera pública actuó como parteaguas. Esta idea permite explicar la puja interna por dominar ciertos espacios -como veremos- en el Ente Autárquico Nacional y en la consecución de la RAU.

Cabe señalar que las obras públicas de este período se enmarcan en la tradición modernizadora-planificadora de la arquitectura donde la cuestión de la autonomía de la disciplina era central. De esta manera, encuadraremos las obras públicas dentro del contexto histórico de la arquitectura y el urbanismo en Argentina.

⁴ Ana Castellani (2004) analiza este concepto de privilegio de acumulación del capital creado y sostenido por el aparato estatal junto con las corporaciones que se enriquecieron durante el período dictatorial.

Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*.
Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

El contenido de este artículo se encuentra bajo la licencia de Creative Commons 4.0.



Estudiaremos la ciudad como eje protagónico de las intervenciones urbanas. El objetivo es mostrar la forma en que se resignificó la ciudad para los técnicos y la manera en que el urbanismo confluyó con la ideología del planeamiento burocrático autoritario del PRN. La revista de arquitectura *Summa* será el instrumento a través del cual se abordarán estas cuestiones; por ello, trataremos la historia de la revista, los profesionales que integraron dicha publicación y su influencia en el campo de las políticas urbanas.

Existe un acuerdo generalizado acerca de la transformación urbana que transitó la ciudad de Buenos Aires en los últimos cuarenta años del siglo XX. Este período constituyó el ciclo llamado “progresista” de la ciudad moderna, basado en el crecimiento poblacional, la expansión urbana y la tendencia a la concentración del espacio en la ciudad. Los lineamientos del desarrollo y las políticas urbanas expansionistas tuvieron un momento de auge durante el gobierno peronista por su impulso de planificación desde la política y las iniciativas de inclusión social cuya inercia de expansión continuó hasta el golpe de Estado de 1976 (Luis J. Domínguez Roca, 2005).

Para finales de los años sesenta y setenta el ciclo entró en crisis como resultado del fin del crecimiento demográfico –cuyo aporte migratorio había alimentado las altas tasas de crecimiento poblacional- y el doble proceso de desindustrialización y deslocalización industrial que generó situaciones sociales y territoriales de fragmentación y vaciamiento (Pando et al., 2004).

Algunas medidas económicas y sociales de la dictadura - caracterizadas por la expulsión de la población carenciada de la ciudad y las políticas que desalentaron la producción industrial- apoyaron este proceso de crisis expansiva donde los lineamientos principales del gobierno militar en la ciudad tendieron a ocultar sus consecuencias y a generar una representación acabada de carácter progresista (Pando et al., 2004, Silvestri y Gorelik, 2000, Liernur, 2001).

De esta forma, el gobierno de facto instaurado en 1976 se percibió como continuador de la tradición moderna urbanística en Argentina que respondía a la ambición de control de la ciudad bajo presupuestos racionales y la ilusión, por parte de los técnicos, de definir los modos de vida a partir de las políticas urbanas. Esta tradición de



Artículo

Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*. Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

planeamiento físico -ligada a la planificación económica- había comenzado en la década de treinta logró articularse con la política conservadora del gobierno militar que se presentó en estrecha alianza con la técnica a través de grandes planes de obras públicas, alianza que había sido reforzada por los gobiernos militares anteriores mediante una voluntad fáustica y un carácter faraónico que coincidía con la intención de los técnicos.

Para la década del setenta, la planificación urbanística moderna ya se encontraba bastante asentada para considerarse autónoma. Además, el carácter técnico y la auto certeza de la objetividad que le otorgaba la planificación, sumado a la vigencia de los temas funcionalistas y desarrollistas de posguerra, les permitió a los técnicos transitar por gobiernos democráticos y autoritarios sin mayores inconvenientes.

Por otro lado, Francisco Liernur (2001) y Luis J. Domínguez Roca (2005) señalan que la dictadura comenzó en un momento donde los postulados del urbanismo ya se encontraban en crisis pero que debido al “congelamiento” intelectual en la Argentina, no había surgido otro paradigma que lo reemplazara, por lo que se continuó con una tradición que venía de larga data. De esta forma, pueden explicarse las políticas en torno a la ciudad de Buenos Aires, donde los militares recogieron planes previos y los pusieron en funcionamiento, tales como el Código de Planeamiento Urbano (en adelante CPU) o el Plan de Autopistas.

En este marco se realizaron las obras públicas que marcaron la gestión del PRN. Como lo indican Graciela Silvestri y Adrián Gorelik (2000), aquellas no supusieron un lenguaje específico: hubo como las autopistas, otras de tipo racionalistas (como las escuelas); algunas obras recogieron la sobria tradición argentina, como el Centro Cultural Recoleta, mientras que otras convergieron como obras de vanguardia, tal como el edificio de la televisora a color (ATC). De todos modos, puede señalarse que la arquitectura del Proceso sí tuvo una imagen urbana precisa para la ciudad capital que, si bien contenía contradicciones internas (Luis J. Domínguez Roca, 2005), integraba distintos elementos para presentar una imagen de ciudad limpia, ordenada y volcada al futuro. La idea de una ciudad moderna sin fisuras internas y la ambición de una ciudad blanca (Oszlak, 1991) fueron la apuesta por parte del PNR para imponer la disciplina a

Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*.
Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

El contenido de este artículo se encuentra bajo la licencia de Creative Commons 4.0.



través del orden urbano. Siguiendo la línea argumental, la obsesión por la limpieza iba más allá de la metáfora; y con ella pueden vincularse el CPU de 1977, las políticas de erradicación de villas miserias, la realización de un cinturón ecológico, la creación del CEAMSE y campañas como “el silencio es salud” para evitar la sonorización en la calle. En esta sintonía, pueden leerse las políticas urbanas que afectaron a la ciudad de Buenos Aires durante el periodo estudiado.

“Buenos Aires en remodelación”⁵

Resulta interesante indagar cómo se pensaban estas cuestiones dentro de la disciplina arquitectónica y urbanística en un contexto dictatorial. Es por ello que investigamos las publicaciones realizadas en la revista *Summa*⁶ para explorar el lugar que ocuparon los técnicos, entendidos como arquitectos, diseñadores y urbanistas, en las políticas que afectaron a la esfera pública. Es por ello que retomar esta revista es relevante en la medida en que se trató de una publicación representativa de la disciplina en términos académicos, dado que en ella aparecieron artículos de arquitectos y diferentes miembros de la Sociedad Central de Arquitectos.

Al analizar su contenido, pudimos observar el correlato urbanístico entre las discusiones académicas y las obras promovidas por el PRN. A su vez, hemos notado en *Summa* un grado de autonomía con respecto al contexto autoritario donde por momentos existieron críticas muy fuertes a la acción estatal en el espacio público, pero también alineación con la /narrativa oficial.

⁵ Título del artículo publicado en la revista de arquitectura *Summa*, nro. 114, jul. 1977

⁶*Summa* fue una revista argentina dedicada a la arquitectura, urbanismo y diseño. Fue fundada en 1963 por los arquitectos Carla y Lala Méndez Mosquera y su última publicación fue en 1992 tras su quiebra. Se caracterizó por sus artículos sobre tendencias nacionales e internacionales de los temas mencionados, en ella escribieron destacados arquitectos y miembros de la Sociedad Central de Arquitectos y fue referencia en temas de revalorización del patrimonio arquitectónico y urbanístico por sus series de campañas de conservación y protección de edificios históricos.

Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*.
Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

El contenido de este artículo se encuentra bajo la licencia de Creative Commons 4.0.



Tras relevar los ochenta y siete números correspondientes al período 1976-1983, hemos contrarrestado la percepción de los técnicos con las políticas públicas en el momento en que éstas se llevaron a cabo.

La revista *Summa* fue una revista profesional que propuso reflexiones sobre la condición de la arquitectura argentina. Fue producto de la coyuntura de los años sesenta, época en que se afianzó una modalidad argentina de “hacer arquitectura” (Silvestri, 2000) y se posicionó como difusora de los discursos alternativos que transitó la disciplina.

Pueden identificarse tres períodos en los que se desarrolló *Summa*. El primer período se sitúa entre 1963-1968 bajo la dirección de Carlos Méndez Mosquera. De publicación irregular e interdisciplinar (la misma se inicia dirigiéndose a arquitectos, ingenieros, técnicos y diseñadores) comenzó a publicarse con mayor frecuencia a partir de 1966 bajo la dirección de Lala Méndez Mosquera con una tendencia hacia las vanguardias en Latinoamérica.

En su segundo período, 1966-1976, la revista se publicó con regularidad mensual y de forma estandarizada. Se caracterizó por un aumento en el número de páginas dedicadas a la búsqueda de rasgos que identificaran la producción arquitectónica nacional con el modernismo internacional. Fue el momento de expansión de la oferta de publicaciones: en 1968 comenzaron a aparecer los cuadernos *Summa Nueva Visión* a cargo del arquitecto Ernesto Katzenstein y, en 1976, la colección *Summarios* dirigida por la arquitecta Marina Waisman. Ambas publicaciones tenían por objetivo suplir las ausencias que la revista *Summa* tenía en su producción internacional. A su vez, comenzó a desarrollarse una narración sobre el estado de la arquitectura local y a publicarse números temáticos centrados en obras y proyectos en Argentina donde retomaba la cuestión de la disciplina arquitectónica y la autonomía de la profesión.

Esta tendencia se profundizó en el tercer y último período (1976-1992) donde comenzó a aparecer el emprendimiento *Summa/historia* sección que tenía por objetivo ofrecer un mapa de los diversos temas y tendencias que hegemonizaban la profesión en la década del setenta. Aparecieron también nuevos discursos de la disciplina de la preservación reflejada en la campaña “*Summa invita*” para preservar el patrimonio arquitectónico y artístico. Por último, surgieron los



Artículo

Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*. Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

temas ambientales y ecológicos reflejados en las publicaciones dedicadas al CEAMSE y la “Campaña *Summa*” en pro de la recuperación de las costas y los ríos para el uso del hombre. A partir de 1980, en particular durante la Guerra de Malvinas comenzó a perfilarse un fuerte acento nacional manifestado en las editoriales, artículos y entrevistas a cargo de Alberto Petrina.

En general, las críticas que aparecían en la revista iban dirigidas a las necesidades sociales y a la función de la arquitectura con la sociedad, pero salvo algunas excepciones,⁷ no existieron críticas relacionadas con la represión y la clausura política. Conviene subrayar que en el nro.85 del año 1975, sí puede leerse en la editorial una condena general por la represión social y política general y el hostigamiento hacia los arquitectos y técnicos frente al golpe militar en Chile a cargo de Augusto Pinochet, pero no existen referencias explícitas sobre el golpe de Estado en Argentina un año después.

La revista continuó con su perfil tradicional como difusora de la vanguardia urbanística hasta 1992, momento en que se declaró en quiebra dando lugar a la fundación de un nuevo emprendimiento de difusión académica, *Summa+*, que continúa hasta la actualidad.

Planear la Ciudad

La imagen de la ciudad moderna y su ambicioso programa de transformación urbana fue capitalizada, durante el último gobierno militar, por el entonces intendente municipal brigadier Osvaldo Cacciatore quien convocó a Guillermo Laura como secretario de Obras Públicas.

En 1974, durante el tercer gobierno peronista, Laura se había desempeñado como asesor de la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande y había realizado dos publicaciones que formaron parte de los proyectos de la restructuración urbana de Buenos Aires: *La ciudad*

⁷ Se destaca la crítica de Odilia Suarez sobre las autopistas urbanas que analizaremos más adelante y los artículos de Jorge Francisco Liernur, Eduardo Leston y Alberto Petrina en 1980 sobre el balance de la disciplina arquitectónica y las obras realizadas durante la última década. Entre ellas, las críticas se situaron en la falta de debate público como consecuencia de la censura y la falta de preocupación por la inclusión social en/de la arquitectura en relación con el gobierno anterior a la dictadura.

Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*.
Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

Arterial (1970) y *El cinturón ecológico* (1978). Mientras el primero se centraba en un sistema de circulación urbana a través de la realización de autopistas, el segundo se basaba en un estudio sobre las ciudades, el hacinamiento y la contaminación ambiental cuya propuesta se orientaba a ampliar las áreas verdes y proponía una nueva manera de disponer los residuos del área metropolitana a través del relleno sanitario. Según Gabriela Tavella (2014), Guillermo Laura y su visión proyectual de Argentina se articularon con las ideas de los militares sobre el rol estatal y la función apolítica de los técnicos. Basándose en las obras escritas de Laura, la autora expone al secretario de Obras Públicas como una figura que defendía un capitalismo férreo donde el Estado, en su rol subsidiario, debía apoyarse en las empresas privadas y no interferir en el mercado. El aparato estatal, bajo la lógica del secretario, debía limitarse a crear instituciones, dirigir y planificar los grandes objetivos. En lo que respecta a las obras urbanas en particular, puede señalarse en Laura la influencia de Estados Unidos, no sólo en los valores e ideas económicas y sociales promovidos en aquel sino también en términos de infraestructura vial. Como veremos más adelante, la RAU se inscribe dentro de este marco de planificación de autopistas para el uso del automóvil individual fomentado por las empresas norteamericanas.

Siguiendo la relación entre las políticas urbanas y la tradición arquitectónica podemos señalar que la producción urbanística constituyó una de las líneas de la tradición moderna de la arquitectura. Los grandes esquemas directores se formulaban en base a métodos científicos y modelos previsionales que proporcionaban referencias confiables para las decisiones políticas en torno a las operaciones sobre el espacio urbano. De esta forma, la centralidad estatal de las decisiones sobre el territorio y la necesidad de técnicos capacitados para motorizar diagnósticos y acciones, promovían la creación de organismos nacionales de planificación y proyectos de infraestructura.



Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*. Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

Por otro lado, comenzó a aparecer el tema ambiental y la cuestión del hábitat en las agendas de reuniones y organismos internacionales.⁸

De esta manera, se impuso la necesidad de recuperar los espacios para elevar la calidad de vida de la sociedad mediante la transformación del soporte físico de servicios y espacios libres de uso público a través del diseño de redes viales, plazas, parques y conjuntos monumentales.

El correlato local sobre de la preocupación en la disciplina urbanística por las consecuencias del crecimiento urbano y sus límites se condensó en el plan "Sistema Metropolitano Bonaerense" (1976) y, luego, en el CPU (1977). Este último preveía la construcción de un sistema de parques que formarían el cinturón ecológico y un sistema de autopistas urbanas buscando, a su vez, alejar a la ciudad de su perfil industrial para posicionarla como una urbe residencial, centrada en los servicios y negocios (Oszlak, 1991; Gorelik, 2004; Jajamovich y Menazzi, 2012). De esta manera, el Proceso marcó una diferencia sustancial con el periodo anterior por sus esfuerzos dirigidos al ordenamiento territorial integrados en el CPU ya mencionado, la Ley 8912 "de usos del suelo" de la provincia de Buenos Aires (1977) y el intento autoritario de regular el derecho a la ciudad con políticas como la erradicación de villas (Oszlak, 1991).

El planeamiento urbano y los técnicos

El 28 de febrero de 1977 fue aprobado un nuevo CPU para la ciudad de Buenos Aires; pocos días más tarde fue anunciado el régimen de expropiaciones para la apertura de la RAU contenidas en dicho código.

Originado en 1972, durante el gobierno del gral. Alejandro Agustín Lanusse, el Consejo de Planificación Urbana de la Municipalidad de Buenos Aires (en adelante MCBA) estudió un nuevo código en el cual participaron de su elaboración la Sociedad Central de Arquitectos, el

⁸ La preocupación por la cuestión ambiental comenzó con el Club de Roma (1972) y la Conferencia de Estocolmo realizada durante el mismo año. A su vez, en la Conferencia de Vancouver (1976) la cuestión del "hábitat" empezó a ser considerada. Sobre estos aspectos, ver Novick (2003).

Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*.
Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

El contenido de este artículo se encuentra bajo la licencia de Creative Commons 4.0.



Centro Argentino de Ingenieros y la Sociedad Argentina de Planificación. Pero la incorporación de los reajustes al plan fue interrumpida por el cambio de gobierno en 1973 (Tavella, 2014). El nuevo Código mantenía en su esencia todos los principios establecidos originalmente, pero con algunas modificaciones respectivas al tejido urbano como la construcción de un perímetro libre que beneficiaba la edificación horizontal, una delimitación en torno a la zonificación y una sectorización de las zonas, asignándole a la ciudad un perfil residencial y reasignándole un nuevo lugar a las zonas industriales que podían perturbar la dinámica urbana. (Suarez, Odilia “El código de planeamiento urbano: normas urbanísticas y autopistas para Buenos Aires”, *Summa*, nro. 113, junio 1977). Incluía también una sección referida a las condiciones ambientales en vistas de regular la emisión de contaminantes al ambiente urbano, en particular la eliminación de la quema de residuos. En la misma, la arquitecta Olida Suarez (integrante del Consejo de Planificación Urbana y miembro de la SCA) dio el visto bueno al CPU ya que lograba integrar las cuestiones trabajadas previamente, y consolidaba una base que aspiraba al progreso mediante la modificación de la estructura urbana.

Por otro lado, el CPU introducía también la cuestión del ordenamiento de la ciudad como piedra angular de la ciudad moderna. De esta forma puede verse cómo la tradición modernizadora-planificadora ponía el acento en el control, a través de la planificación, de los espacios urbanos para ordenar la vida de los habitantes de y, por lo tanto, la ciudad. Así, frente a la congestión poblacional y el supuesto atraso de los planes para organizar el tránsito de personas; el CPU proponía como solución la construcción de autopistas.

La construcción de las autopistas

En este apartado analizaremos los conflictos internos que suscitó la construcción de la RAU. Estudiaremos la realización de la RAU para comprender el funcionamiento del PRN, marcando su relación con su modo de gestión de un Estado subsidiario, la realización de las autopistas como forma de control urbano y evidencia de su configuración jerárquica del espacio público.

Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*.
Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

Señalaremos las tensiones que surgieron dentro de los organismos estatales como parte de las pujas internas por los espacios de poder y la búsqueda por imponer el proyecto del PRN. Por otro lado, estableceremos un diálogo entre los técnicos y los entes gubernamentales que participaron del proyecto vial a través de las críticas y reacciones que suscitaron los Códigos de Planeamiento Urbano para la ciudad de Buenos Aires publicados en la revista *Summa*. En este punto, indagaremos sobre el cambio en el rol de los arquitectos dentro de su propia tradición modernizadora-planificadora frente a la planificación urbanística del PRN. Destacaremos, además, la RAU como una medida que fue utilizada por el Proceso Nacional de Reorganización para legitimar su gestión a través de las obras públicas.

La RAU fue producto de la reforma de CPU de 1977. Como mencionamos anteriormente, se basó en la propuesta de Guillermo Laura que impulsó el Brigadier Osvaldo Cacciatore a través de la MCBA. El plan original proponía la construcción de las autopistas Costera, Central, General Paz, Transversal, Perito Moreno, Accidental y la prolongación de las avenidas 9 de Julio, 27 de Febrero y Perito Moreno con un costo aproximado de 500 millones de dólares (Tavella, 2014). No obstante, la red no se concluyó y sólo se realizaron en su totalidad las autopistas Sur –hoy denominada 25 de Mayo- y la autopista Perito Moreno.

Como señalamos previamente, en febrero de 1977 se aprobó en nuevo CPU que incluía la RAU; en junio del mismo año se firmaron los avales con fondos del Tesoro Nacional que el gobierno central le otorgó a la MCBA para la realización de las autopistas y los costos de las expropiaciones necesarias para liberar las trazas. El dinero destinado al proyecto vial sería adelantado por la municipalidad y luego sería recuperado por medio del sistema de peaje.

A su vez, en enero de 1977 la MCBA había modificado la Ley de Expropiaciones nro.21.499 con el objetivo de facilitar la expropiación de inmuebles para la construcción de las autopistas y recuperar los espacios verdes del conurbano bonaerense. Para septiembre del mismo año, el trazado definitivo de las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno fue aprobado por la municipalidad y, en diciembre, el proyecto vial fue otorgado a las empresas concesionarias. Por último, en enero

Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*.
Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

de 1978 se constituyó el consorcio de Autopistas Urbanas Sociedad Anónima (AUSA) por el periodo de 28 años para construir, mantener y explotar las autopistas Sur y Perito Moreno mediante la concesión por obra pública. En el contrato realizado las empresas constructoras recuperarían sus gastos mediante el sistema de peaje y de no alcanzarse las cifras previstas en los años mencionados el Estado debería hacerse cargo eximiendo a los empresarios de cualquier riesgo de inversión (Tavella, 2014).

Este sistema de concesión por obras públicas fue característico del PRN, donde el Estado realizó grandes obras privilegiando a los capitales privados y garantizando sus intereses económicos con recursos estatales; de esta manera se generaba un régimen de acumulación de capitales sostenido por el accionar estatal (Castellani, 2011).

Por otro lado, podemos observar la rapidez con la que se anunció el proyecto y comenzó a ejecutarse la RAU. El mismo se realizó sin convocar a un consejo consultivo profesional previo capaz de realizar los ajustes necesarios para su aplicación; de esta forma, se dejaba sin lugar a la discusión del plan a arquitectos, ingenieros, planificadores y urbanistas, quienes habían sido protagonistas durante los últimos años. En este sentido, la SCA criticó duramente la manera en la que se ejecutó el plan vial sin su consulta. Si bien no fueron los únicos que expresaron su descontento -como lo hizo también el Centro Argentino de Ingenieros- resulta notable el rechazo por parte de la arquitecta Odilia Suarez, miembro de la SCA quien, como integrante del Consejo de Planificación Urbana, fue desplazada por la MCBA en la proyección de la RAU. Entre sus críticas, se destacaba el trazado de las autopistas, su funcionalidad, el diseño, las expropiaciones, y su costo social y económico.

El plan actual de autopistas, en cuanto a su extensión, no se encuentra enteramente avalado por ninguno de los estudios precedentes, inclusive no se han escuchado aún (sic) ninguna opinión coincidente por parte de los organismos nacionales que deberán plantear la subsecuente continuación de la red metropolitana y sin la cual la red interna carece de todo sentido.⁹

⁹ Odilia, "El código de planeamiento urbano: normas urbanísticas y autopistas para Buenos Aires" en *Summa*, nro.113, junio 1977.

Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*.
Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

Según Tavella (2014), la rapidez con la que se desarrolló el plan de autopistas puede relacionarse con el componente autoritario del PRN al imponer su voluntad sin buscar consenso previo. La autora señala también el desconcierto que provocó la agilidad y la forma violenta de su aplicación, lo que dificultó a las personas expropiadas llevar a cabo una estrategia conjunta para defenderse.

El corte autoritario de la actuación del Estado fue percibido también por los arquitectos de la SCA, quienes expresaron su disconformidad en una carta dirigida al Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda. En ella, criticaban la rapidez de las decisiones tomadas sin explicaciones que justificaran las nuevas ordenanzas, y cuyos mecanismos de decisión resultaban poco transparentes, al no brindar demasiada información a quienes se encontrarían afectados por las nuevas normativas (Tavella, 2014). De esta manera puede leerse el documento del Consejo de Planificación Urbana de la MCBA en respuestas a las notas de la SCA sobre el Plan de Autopistas, donde descartaba cualquier debate posible considerándolo improductivo y causante de que el progreso urbano se hubiera detenido.

Siempre que se intenta realizar obras que afectan en alguna medida intereses sectoriales, surgen voces que invocan su falta de oportunidad. (...) La postergación de las decisiones ha sido un recurso en toda época para frenar el impulso vital de renovación que es imprescindible para el progreso de la ciudad. (...) Esta actitud mental hacia el progreso es la que ha mantenido inmovilizada a la ciudad durante más de tres décadas, mientras se formulaban complejos planes urbanísticos nunca concretados (...).¹⁰

La discusión alrededor los planes urbanos generaba una dilatación de los mismos y retrasaba los tiempos de realización de obras. El mismo resultaba prioritario asegurar la legitimidad del gobierno de facto a través de la realización de obras. Su postergación implicaba perder tiempo, un tiempo que, en términos de Canelo (2008), se les estaba agotando.

Por otro lado, entre 1977 y 1979, la revista *Summa* dedicó varios números a las cuestiones que consideraba que estaban siendo afectadas por la RAU. Entre ellas, podemos destacar la prioridad que la MCBA otorgaba al transporte automotor en detrimento del

¹⁰ Suárez, Odilia "Autopistas: pro y contra" en *Summa* nro. 116, sep. 1977.

Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*. Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

ferroviario; a su vez, la necesidad de aplicar una política de vivienda urgente frente a las consecuencias de los planes de erradicación y el déficit habitacional. Y en relación a este último, la importancia del rol de los arquitectos en el planeamiento urbano.

El rol de las autopistas

Uno de los puntos más cuestionados por la SCA fue el rol que ocuparon las autopistas como medio idóneo para el transporte de personas.

Ante la enorme inversión y el costo social que tales obras significan dentro de un área tan urbanizada como la Capital Federal, cabe preguntarnos: ¿para qué sirven las autopistas? Y ¿son necesarias tantas autopistas? (...) las experiencias realizadas, la proliferación del automóvil, el deterioro ambiental que este provoca, la gran acumulación de la población en las ciudades y los costos económicos y sociales que impone su apertura en las áreas urbanas existentes, han generado una multitud de dudas con respecto a la eficacia de las autorutas.¹¹

Como puede verse, la arquitecta Odilia Suárez centró su crítica acerca de la efectividad del transporte automotor. La polémica se basó en la antinomia entre el transporte individual y el transporte colectivo. La SCA dedicó varias notas en torno al beneficio del transporte ferrocarril, y una edición especial a la infraestructura ferroviaria.¹² En ellas señalaban el sistema americano priorizaba el uso del auto particular con respecto al europeo que priorizaba el transporte público tales como el subterráneo y metros e indicaban que, lejos de mejorar las condiciones de transporte, el sistema de autorutas anglosajón promovía el congestionamiento de la población. Al mismo tiempo se criticaba la traza de las autopistas por su falta de planeamiento y los efectos ambientales del transporte automotor y su contradicción con las normas en favor del medio ambiente, como la eliminación de la incineración de la basura. Los arquitectos determinaron que el transporte ferroviario resultaba más efectivo ya que podía aprovecharse mejor la infraestructura existente, al

¹¹ Suárez, Odilia, "El código de planeamiento urbano: normas urbanísticas y autopistas para Buenos Aires" en *Summa*, nro. 113, junio 1977.

¹² *Summa*, nro. 115, Planeamiento de Transporte Urbano. Arquitectura ferroviaria, El ferrocarril problema actual, agosto 1977.



Artículo

Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*. Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

transportar más pasajeros en menos tiempo y sin posibilidad de congestión urbana, y posibilitar la movilidad de una mayor cantidad de personas de distintos sectores sociales.¹³

Resulta interesante señalar en particular este último punto. Mientras el transporte ferroviario posibilitaba la movilidad a muchos sectores sociales debido a su bajo costo de uso, las autopistas priorizaban a aquellas personas que poseían auto individual, es decir que sólo un sector pudiente que era capaz de acceder a la ciudad con esta plataforma vial, ya que aún no eran permitidos los transportes compartidos de larga distancia. Esto nos permite pensar que la construcción de las RAU se fundó bajo una concepción jerárquica del espacio público donde los sectores más pobres de la ciudad, mediante diferentes mecanismos, fueron expulsados (Oszlak, 1991).

De acuerdo a lo planteado por el autor, el gobierno instaurado en 1976 realizó un cambio en la estructura espacial urbana que determinó la función de la ciudad y el lugar que debían ocupar en ella los sectores populares. Esta concepción autoritaria del espacio público determinó una serie de medidas que establecían las condiciones de las personas que podían ocupar el espacio urbano. La ciudad, bajo esta idea, sería el lugar de residencia de lo que el autor denomina como “gente decente” (Oszlak, 1991: 27) cuyos valores reafirmaban el orden, la pulcritud y el progreso que debía representar el país y, por otro lado, condenaba a los sectores populares por el uso semi gratuito –como los trenes- y la posesión precaria –como el inquilinato o las villas- del espacio público.

De esta forma podemos observar cómo la RAU formó parte de la ideología del PRN, cuya regulación del espacio público tenía un objetivo jerárquico y socialmente excluyente. Puede pensarse a su vez como otra herramienta de control social: el control sobre la movilidad de las personas al determinar el flujo de quiénes podían acceder a la ciudad y quiénes no.

Por último, encontramos en *Summa* la discusión sobre el costo social debía afrontar la construcción de la Red de Autopistas debido a la

¹³ *Summa*, nro. 115, Planeamiento de Transporte Urbano. Arquitectura ferroviaria, El ferrocarril problema actual, agosto 1977.



Artículo

Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*. Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

cantidad de expropiaciones y los desalojos que deberían realizar para su consecución.

Como ya señalamos, la construcción de la RAU estuvo acompañada por una serie de políticas que facilitaron su ejecución como la Ley de Expropiaciones, que agilizaba las deslocalizaciones de los propietarios afectados. Sin embargo, el Estado no contempló ningún resarcimiento para los inquilinos y habitantes de hoteles quienes debieron enfrentarse con el plan de Erradicación de Villas de Emergencia. Sobre este punto, *Summa* mostraba su preocupación por la falta de interés del municipio en generar una solución habitacional a los perjudicados por la RAU. Así, Odilia Suarez señalaba que

Los costos sociales que impondrá la realización del plan de autopistas se verán reflejados primordialmente en las expropiaciones y desalojos que afectaran a más de 150.000 personas. Casi todas las legislaciones sobre planeamiento obligan a contemplar el realojamiento de las personas afectadas (...) Sobre el particular, esta Intendencia parece no haber asumido mayor responsabilidad que la de pagar el precio de transacción del inmueble.¹⁴

Sobre este punto, la SCA señalaba además que la utilización de fondos estatales en la realización de autopistas no resultaba prioritaria frente a la demanda de establecimientos educativos, la salud pública y la solución de la vivienda. (*Summa*, nro. 116, oct. 1977).

Lejos de haber otorgado relevancia a la reubicación de la población de bajos recursos, el gobierno de facto actuó violentamente mediante la represión y expulsión de los sectores populares. Como lo demuestran los trabajos de Oscar Oszlak (1991) y Gabriela Tavella (2014), dicha acción estatal formaba parte de los lineamientos políticos del PRN. Sin embargo, para los arquitectos resultaba primordial una política de vivienda que superase el déficit habitacional que estaba enfrentando el país en los últimos años. En este sentido, los arquitectos urbanos reafirmaron el fuerte compromiso que tenían con las políticas de vivienda que gozaban de una larga trayectoria en la tradición modernizadora-planificadora y que habían tenido su apogeo durante el primer peronismo, con el Plan 17 de Octubre y el Plan de Vivienda Eva Perón. A diferencia de los planes anteriores de erradicación de

¹⁴ Suárez, Odilia, "El código de planeamiento urbano: normas urbanísticas y autopistas para Buenos Aires" en *Summa*, nro 113, junio 1977

Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*.
Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

villas de emergencia que proponían la construcción y financiamiento de una gran cantidad de viviendas, a partir de 1976 se suspendió el financiamiento estatal de los planes de vivienda, lo que dejó sin solución al problema habitacional. De esta manera, puede pensarse que ésta fue la respuesta autoritaria del PRN a la ampliación de los derechos de los sectores populares sobre la ocupación del espacio urbano que había sido reforzada por los regímenes de carácter populista.

En consecuencia, se puede comprender la crítica por parte de los arquitectos sobre el costo social de la RAU y el esfuerzo por resaltar la importancia de solucionar el problema habitacional debido a la manera en que éstos se vieron desplazados abruptamente de su rol como planificadores de viviendas de interés social.

Por último, podemos ubicar a la RAU dentro de aquellas políticas que afectaron el espacio urbano y que fueron capitalizadas por el gobierno de facto para promover su actuación en el ámbito público y, de esta forma, generar un consenso social legitimador a través de grandes obras. De esta manera acordamos con Gabriela Tavella (2014) al señalar que “La manera en que la MCBA emprendió el plan, podría vincularse con la demostración de eficiencia y la capacidad de realización de un Estado que, tratando de diferenciarse de gestiones anteriores, no vacilaba en llevar a cabo un proyecto de gran envergadura” (Tavella, 2014, pp 86).

CONCLUSIONES

En el presente artículo hemos analizado, inicialmente, la lógica política y económica que formó parte del ORN para establecer una relación entre sus componentes y su accionar político en el espacio público. Al estudiar la manera en que el Estado llevó a cabo las políticas de intervención urbana, comprobamos que sus lineamientos económicos siguieron un principio estratégico que favoreció la acumulación económica de las corporaciones que formaron la trama corporativa del *complejo económico-estatal privado* (Castellani, 2004) mediante la financiación privada de la RAU.

Demostramos a su vez el componente autoritario del régimen mediante la censura del debate en torno a la RAU y la no vacilación de

Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*.
Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

El contenido de este artículo se encuentra bajo la licencia de Creative Commons 4.0.



la municipalidad al imponer su autoridad sobre la consecución del proyecto vial y las expropiaciones necesarias para realizarla. Sobre este punto expusimos además la manera en que las expropiaciones formaron parte del carácter socialmente excluyente del PRN así como también lo fue el proyecto vial al priorizar el transporte individual sobre el colectivo.

Por último, demostramos que el estudio de la RAU como parte de una política pública dirigida a un sector de la población, es una plataforma posible para demostrar la relación entre los actores técnicos y la gestión castrense. De esta manera, frente a la participación y los debates de arquitectos y planificadores urbanos, retomamos la pregunta inicial sobre si los técnicos fueron colaboradores de la legitimación del Proceso de Reorganización Nacional al promover las obras efectuadas por el gobierno de facto -pero planeadas por los técnicos- o si, por el contrario, resultaron víctimas de un Estado autoritario que se apropió de las obras de éstos para perpetuarse en el poder.

Consideramos que no fueron ni lo uno ni lo otro. Creemos que tanto los arquitectos y los diseñadores como los planificadores de la ciudad buscaron continuar ejerciendo su rol como profesionales y ello implicaba que muchos tuvieran que trabajar en conjunto con la burocracia estatal para poder llevar a cabo sus proyectos. Como expusimos, su actuación en el espacio público como planificadores, la auto certeza de la autonomía de su profesión y la larga duración de las transformaciones urbanas, formaban parte de la tradición modernizadora planificadora que los había llevado a transitar por distintos regímenes (inclusive los de corte autoritario) sin problemas. Puede sugerirse, sin embargo, un cierto oportunismo por parte de los técnicos al aprovechar el impulso de las construcciones de grandes obras promovido por el gobierno de facto pero no hay evidencia empírica con la que hayamos podido demostrar una alianza entre ambos. Si bien, en casos como las construcciones de escuelas y la arquitectura para el Mundial '78 puede advertirse una actitud celebratoria y positiva por parte de los técnicos en relación con el accionar estatal, ésta adquirió un tono crítico cuando se pronunciaron sobre la RAU. Consideramos que la razón de ello reside en que las críticas realizadas por los arquitectos y sus colegas no se basaban en una crítica al PRN en sí mismo, sino a la defensa de su profesión



Artículo

Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*. Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

dentro de un contexto autoritario, cuyas reacciones oscilaban dependiendo del desplazamiento o la relevancia del rol profesional que le asignase el gobierno militar.

A modo de cierre, podemos señalar que este trabajo nos permite volver a pensar las relaciones entre los actores no gubernamentales y la burocracia estatal que trabajaron conjuntamente durante la última dictadura militar argentina. Y contribuye a analizar, mediante el estudio de planes y políticas concretas en el espacio público, las características del PRN sin estudiar específicamente las políticas represivas.

Notamos, además, una preocupación por el carácter legalista de las intervenciones públicas. En este sentido, el Nuevo Código Urbano y su modificación para introducir la RAU, el Plan de Erradicación de Villa, la Ley de Expropiaciones, el establecimiento de la prioridad del Mundial mediante decreto nacional y un conjunto de sanciones ejecutivas que formaron el corpus legal militar actuaron como respaldo de sus intervenciones en la ciudad.

Consideramos para su investigación futura la relación entre dicha voluntad legalista con la necesidad de legitimización del régimen y la idea de permanencia que concebía el régimen en su Proyecto Nacional, el cual no se concebía como un gobierno de turno, sino como señala Hugo Quiroga (2004), un régimen de regímenes.

BIBLIOGRAFIA

- Adolfo Canitrot (1981) *Teoría y práctica del liberalismo. Política antiinflacionaria y apertura económica en Argentina*, Desarrollo Económico. Nro. 82.
- Aldo Ferrer (1979) *El retorno del liberalismo: reflexiones sobre la política económica vigente en la Argentina*. Desarrollo Económico nro. 72.
- Ana Castellani(2004) *Empresario, Tecnócratas y Militares, La trama corporativa de la última dictadura militar*, Alfredo Pucciarelli coordinador, Buenos Aires, Siglo Veintiuno Editores Argentina S.A.
- Gabriela Tavella (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, publicada en la Red Interdisciplinaria de Estudios de la Historia Reciente. Consultada el 30-12-2016.

Artículo
Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*. Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

- Graciela Silvestri (2000) *Apariencia y verdad*, en Revista BLOCK, nro. 5, Centros de Estudios de Arquitectura Contemporánea, Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, Argentina.
- Guillermo Jajamovich y Lijan Menazzi (2012) *Políticas urbanas en un contexto de dictadura militar: Algunos interrogantes de partir de Buenos Aires 1976-1983*, Publicado en Digital Portal de Revista de la Universidad de Colombia, consultado el 2-3-2015. Recuperado de <http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/22643>
- Horacio Torre (2006) *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*, Buenos Aires, Ed. Dirección de Investigaciones, Secretaria de Investigación y Posgrado de la Facultad de Arquitectura, UBA. Recuperado de <http://www.educacionholistica.org/notepad/documentos/Politica/Libros%20%28Varios%29/La%20Dictadura%20Del%20Balon.PDF>. Consultada el 3-08-2016
- Hugo Quiroga (2002) *El tiempo del Proceso, Conflictos y coincidencias entre políticos y militares (1976-1983)*, Rosario, Fundación Ross.
- Liernur, Francisco (2001). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- Luis J. Domínguez Roca (2005). "Planes urbanos y transporte en la ciudad de Buenos Aires", en Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. IX, N° 194 (112) [ISSN: 1138-9788]. Consultado el 10-9-2016
- Luján Menazzi Canese (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 número 429, Universidad de Barcelona, vol. XVII, N° 421 [ISSN: 1138-9788]. Visitado el 20-9-2016
- Marcos Novaro y Vicente Palermo (2003), *La Dictadura Militar 1976-1983: Del golpe de Estado a la restauración democrática*, Editorial Paidós, Buenos Aires.
- Martin Schorr (2012), *La desindustrialización como eje del proyecto refundacional de la economía y la sociedad en Argentina, 1976-1983*, American Latin History, vol.19 no.3 México sep./dic. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532012000300002. Consultado el 12-4-2016
- Oszlak, Oscar (1991). *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*. Buenos Aires: Humanitas-CEDES.
- Pando et al., (2004) *Diccionario de Arquitectura en la Argentina: Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*, Buenos Aires, AGEA ediciones.
- Paula Canelo (2008), *Las dos almas del proceso. Nacionalistas y liberales durante la última dictadura militar argentina (1976-1981)*. En Paginas Revista Digital de la Escuela de Historia Nro. 1. PP. 69.85. Rosario. Universidad de Rosario.
- Schvazer, Jorge (1986) *La política económica de Martínez de Hoz*, Buenos Aires, Hyspamerica.
- Silvestri, Graciela y Adrián Gorelik (2000). *Ciudad y Cultura Urbana, 1976-1999: El fin de la expansión*, en Romero, José Luis y Luis Alberto Romero (directores), *Buenos Aires, historia de cuatro siglos*. Buenos Aires: Altamira.

Artículo

Las políticas urbanas y el *proceso de reorganización nacional*.
Un análisis sobre la Red de Autopistas Urbanas durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). (pp. 215-241)
por **Paula R. Manoni**

FUENTES

Summa. Revista de arquitectura, tecnología y diseño, años 1976-1983.
Biblioteca de la Universidad Torcuato Di Tella y Sociedad Central de Arquitectos.

 El contenido de este artículo se encuentra bajo la licencia de Creative Commons 4.0.