

DOSSIER / ARTÍCULO

Tavella, Gabriela (2016). “‘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)”, *Papeles de Trabajo*, 10(17), pp. 104-125.

RESUMEN

Este artículo aborda el proyecto de realización de la Red de Autopistas Urbanas (RAU) para la ciudad de Buenos Aires durante la última dictadura militar argentina (1976-1983). En 1976 el intendente de la Capital Federal, brigadier Osvaldo Cacciatore, convocó a Guillermo Laura, autor del libro-proyecto *La ciudad arterial* (1970) dónde proponía una red de autopistas para la ciudad, para ocupar el cargo de secretario de Obras Públicas. En este contexto, la municipalidad porteña intentó llevar a cabo la red aunque solo pudo concretarse parcialmente. Partiendo de la premisa de que no es posible superponer linealmente la concepción de la RAU y su puesta en marcha, en este artículo se escinde analíticamente estos dos momentos para luego atender a las afinidades que hicieron posible la realización del proyecto en el contexto autoritario.

Palabras clave: *Dictadura, municipalidad, autopistas.*

ABSTRACT

This paper discusses on the realization of the project of Urban Highway Network (UHN) in the city of Buenos Aires during Argentina's last military dictatorship (1976-1983). The highway construction plan was written by Guillermo Laura in his book-project *La ciudad arterial* (1970). In 1976, brigadier Osvaldo Cacciatore, mayor of Buenos Aires city, invited Guillermo Laura to hold the office of Secretary of Public Works. In this context, the municipality of Buenos Aires city carried out the construction of the motorway network, although could be only partially realized. Starting from the premise that it is not possible to linearly superimposing the conception of UHN and its implementation we must analytically separate these two moments in order to concentrate on the affinities that made possible the implementation of the project in this authoritarian context.

Key words: *Dictatorship, municipality, highways.*

Recibido: 3/2/2016

Aceptado: 4/4/2016

“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)

por **Gabriela Tavella**¹

Introducción²

En este artículo, se trabajará el proyecto de realización de la Red de Autopistas Urbanas (RAU) para la ciudad de Buenos Aires durante la última dictadura militar (1976-1983). La iniciativa estuvo basada en un libro-proyecto, *La ciudad arterial*, escrito por el abogado Guillermo Laura en 1970, y comprendía la construcción de nueve autopistas urbanas que en su mayoría penetrarían en la ciudad, por lo que su realización exigía la expropiación y demolición de numerosos inmuebles. En 1976, el brigadier Osvaldo Cacciatore asumió como intendente de la Capital Federal y convocó a Laura como secretario de Obras Públicas, cargo que desempeñó hasta 1981. Durante su gestión,

1 Licenciada en Sociología (Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires), magister en Estudios Latinoamericanos (Escuela de Humanidades, Universidad Nacional de San Martín). Becaria Interna de CONICET con sede de trabajo en el Instituto de Altos Estudios Sociales (Universidad de San Martín). gabrielatavella@gmail.com.

2 El artículo es una síntesis de la Tesis de Maestría en Estudios Latinoamericanos (Escuela de Humanidades, Universidad Nacional de San Martín) de nombre homónimo dirigida por la Dra. Marina Franco y defendida en 2014. Agradezco a Marina Franco por la dedicación y el compromiso durante todo el proceso de la tesis, sin duda, los principales hallazgos son deudores de su mirada.

Laura impulsó algunos proyectos propios que había elaborado algunos años antes, como la RAU o el Cinturón Ecológico Sociedad del Estado (CEAMSE). En este marco, desde la municipalidad porteña si bien se intentó llevar a cabo la mencionada red de autopistas, el plan no pudo concretarse en su totalidad.

El interés en este proyecto reside en que las autopistas construidas por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (MCBA) durante la última dictadura constituyen una marca urbana muy importante que aún impactan en la ciudad y sus habitantes. Además, poseen la característica de haber perdurado en la memoria colectiva debido a que gran parte de quienes vivieron en ese período en la ciudad las identifican como “las autopistas de Cacciatore” y, por lo tanto, están asociadas con la última dictadura en la ciudad de Buenos Aires. Esta asociación memorial entre el plan y el contexto dictatorial puede deberse a varios factores. En primer lugar, porque fue la obra más grande y visible de la política municipal y fue presentada como un logro de esa gestión, y por tanto ha quedado muy asociada a ese período. Por otro lado, fue un plan muy disruptivo en su propuesta y mantuvo expectante a gran parte de la ciudad que, hasta bien avanzado el proyecto, no supo si su casa iba a estar sujeta a expropiación. Asimismo, la autopista Sur provocó una importante ruptura en la trama urbana: dividió barrios, creó espacios oscuros y peligrosos para transitar, como los bajo autopistas, y muchos vecinos quedaron con sus ventanas literalmente pegadas a la traza. Además, la no conclusión del proyecto también dejó su huella. En el caso de la AU3, los terrenos expropiados y las casas (semi) demolidas fueron ocupadas nuevamente, situación que se extendió hasta hace pocos años. Por último, el estilo de gestión de la MCBA y la manera en que la RAU fue implementada (que se trabajarán más adelante) también contribuyeron a que el plan permanezca en la memoria de los habitantes de la ciudad. A pesar de todo esto, la historia de la RAU ha sido muy poco investigada, y los estudios académicos solo le dieron un tratamiento superficial junto con otras políticas urbanas del período.

Sin embargo, resulta importante destacar que si bien las autopistas porteñas se construyeron en un contexto dictatorial, no debe hacerse una asociación lineal ni mecánica entre una cosa y la otra. Entendemos que el hecho de haber sido concebidas con anterioridad al auto-denominado Proceso de Reorganización Nacional (PRN) indica que el proyecto tiene entidad propia y, por este motivo, merece ser leído y analizado de forma independiente de ese marco histórico. Por esta razón, consideramos que es necesario desanclar la concepción de la RAU del PRN para luego, atendiendo a los aspectos específicos de planificación y ejecución, analizar su puesta en marcha en el mencionado contexto.

El artículo se organizará de la siguiente manera. En primer lugar, se expondrá un breve estado de la cuestión sobre políticas urbanas durante la última dictadura militar. En segundo lugar, se realizará una caracterización de la gestión de la última dictadura en la ciudad de Buenos Aires con énfasis en los principales planes y proyectos y en los preceptos ideológicos de la MCBA. En tercer lugar, se presentará la concepción del plan de construcción de autopistas. En cuarto lugar, se realizará una aproximación a la manera en que el plan fue puesto en marcha. Por último, se expondrán algunas reflexiones finales.

Estudios sobre políticas urbanas y dictadura

Existen pocos estudios relacionados con la historia de las autopistas. En cambio, las ciencias sociales y la historiografía han producido abundante bibliografía sobre la dictadura, su proyecto político y sus políticas económicas (Schvarzer, 1983, Novaro y Palermo, 2003, Pucciarelli, 2004, Basualdo, 2006a y 2006b, y Canelo, 2008, Castellani, 2008, entre otros).

En relación con el rol del Estado, la bibliografía señala tensiones entre dos modelos distintos al interior de las Fuerzas Armadas. Pucciarelli (2004) y Canelo (2008) indican que desde el comienzo de la última dictadura coexistieron dos programas económicos diferentes: a la propuesta de apertura económica planteada por el equipo de Alfredo Martínez de Hoz se sumaba un proyecto neodesarrollista vinculado al Ministerio de Planeamiento comandado por el general Ramón Díaz Bessone. Este último continuaba asignándole al Estado un rol central, con un gran poder de decisión sobre los asuntos económicos y la planificación.

Por su parte, Castellani (2008) muestra que la gestión del ministro de economía Martínez de Hoz combinó aspectos del pensamiento económico liberal con el enfoque monetario de la balanza de pagos que comenzó a aplicarse hacia fines de 1978. Así, la autora afirma que la gestión de la última dictadura no puede enmarcarse estrictamente en el paradigma liberal y se acerca más bien a un liberalismo corporativo. Además, indica que existieron controversias respecto del papel del Estado en el proceso económico, específicamente en cuanto a sus funciones como empresario y promotor de la actividad privada, y que estas discrepancias fueron las que no permitieron que el Estado eliminara su intervención en determinadas áreas (promoción industrial, impulso a la obra pública y realización de proyectos mixtos de inversión).

Respecto de la gestión municipal de la dictadura en la ciudad de Buenos Aires, Oszlak (1991) estudió algunas de sus políticas urbanas para la ciudad y la Provincia de Buenos Aires: la construcción de autopistas, la

relocalización industrial, el Cinturón Ecológico del Área Metropolitana-Sociedad del Estado y la Erradicación de Villas de Emergencia.³ El autor sostiene que las iniciativas estuvieron basadas en una concepción acerca del derecho al uso del espacio urbano como “capacidad de fijar el lugar de residencia o localización de la actividad económica dentro de un espacio determinado” (Oszlak, 1991: 23). Con relación al plan de autopistas, señala que revela una nueva modalidad operativa con un estilo de gestión caracterizado por ejecutar los proyectos rápidamente.

Por su parte, Domínguez Roca (2005) afirma que las políticas urbanas de la última dictadura combinaron elementos que pueden ser contradictorios: planteos de una planificación de tipo funcionalista y aspectos como la prioridad dada a la realización de obras concretas por sobre la elaboración de nuevos planes a largo plazo, un cambio en la idea de “plan” –pasando de multisectoriales de alcance metropolitano a sectoriales a escala de la ciudad de Buenos Aires– y un sesgo antiindustrialista y socialmente excluyente. En relación con las autopistas, el autor señala que el plan de la dictadura retomó propuestas anteriores pero, a diferencia de estos, no las consideró para la circulación regional, sino para el interior de la ciudad.

Asimismo, Gorelik y Silvestri (1983) afirman que en las obras que se realizaron a partir de 1976 existieron tanto continuidades como rupturas con la historia de Buenos Aires y que muchas de ellas fueron identificadas como pertenecientes a la última ráfaga de la tradición modernizadora y planificadora. Gorelik (1998) indica que, en esta tradición, son centrales el rol del Estado y las figuras del técnico y del funcionario, y que tiene dos ideas intrínsecas: que la dicotomía tradición/modernidad puede resolverse por medio de la universalización de la ciudad (en tanto sector modernizador) y que el “plan” se presenta como articulador de lo que sucede en la ciudad y se le concede la potencialidad de controlar lo que ocurre en la dinámica urbana. Además, Gorelik (2004) señala que, durante la dictadura, puede comenzar a percibirse un proceso de “norteamericanización” de la ciudad, en el cual la referencia para su construcción comienza a ser Miami: la proliferación de las autopistas, los *shoppings* y los *countries* demostrarían esta tendencia que se profundiza en los años noventa del siglo veinte.

Por último, el trabajo de Menazzi y Jajamovich (2012) muestra que el accionar de la municipalidad no fue unívoco y que hasta pudo ser contradictorio. En el mismo sentido, el artículo de Menazzi (2013) destaca la diversidad de las políticas urbanas del período, la variedad de estas intervenciones de la dictadura en la ciudad de Buenos Aires y la com-

3 Entre los mencionados, el plan de Erradicación de Villas de Emergencia es sobre el cual existe mayor cantidad de bibliografía. Ver Bellardi y De Paula (1986) y Blaustein (2006), entre otros.

plejidad de los actores estatales intervinientes. La autora afirma que las intervenciones estuvieron atravesadas por una tensión entre una política económica liberal y un discurso eficientista y aperturista y por sectores que pretendían sostener empresas y actores que requerían prebendas e inversión pública.⁴

En relación con la construcción de autopistas, no conocemos bibliografía que haya trabajado la RAU, a excepción de trabajos que la mencionan como parte de la problemática de la ciudad en el contexto de la última dictadura. La bibliografía existente es escasa y su alto grado de generalidad representa una dificultad. Sin embargo, estos aportes ayudan a pensar las políticas implementadas por la MCBA, evaluar su coherencia con las llevadas a cabo desde el Gobierno central y analizar el rol del Estado local en el desarrollo de planes y políticas. Específicamente en torno al proyecto concreto de la RAU, contribuyen para comprender sus complejidades en el marco mayor de una política neoliberal que tuvo otras características claves como la heterodoxia y la producción de beneficios para los sectores concentrados de la economía.

Este trabajo permite indagar sobre un tema casi desconocido hasta ahora y, a la vez, conocer aspectos del PRN que han sido escasamente trabajados como la política municipal y la intervención urbana en la ciudad de Buenos Aires. Además, si bien no podremos extendernos sobre el tema por falta de espacio, el estudio de las autopistas permite, debido a la oposición que generó en la sociedad civil, conocer la manera en que distintos sectores sociales expresaron su desacuerdo respecto de iniciativas específicas en el contexto dictatorial.

El Proceso de Reorganización Nacional en la ciudad

Las primeras medidas adoptadas por la MCBA tuvieron un tinte ordenacionista, no hubo noticia de las obras faraónicas se harían sino hasta tiempo después. En esa instancia, las decisiones se orientaron a una racionalización del personal municipal y del presupuesto. En el aspecto urbano, se dirigieron a la limpieza de calles, el blanqueo de frentes y a regular el estacionamiento de vehículos y a reducir la contaminación ambiental. Para la zona sur de la ciudad, se anunciaron el traslado del Mercado de Hacienda de Liniers y el cierre del Frigorífico Lisandro de la Torre, además de la recuperación de terrenos para la realización de espacios verdes y complejos deportivos. Respecto de las obras viales, se

4 Existen también trabajos que abordaron los municipios para rescatar la especificidad del proceso histórico en las localidades analizadas desde la perspectiva de las actitudes sociales (Aguila, 2010; Lvovich, 2010).

preveía el ensanche de avenidas, el repavimentado de cientos de cuadras y la instalación de señalamiento luminoso y nuevo alumbrado público. Si bien estos eran los problemas planteados públicamente por los funcionarios municipales, poco tiempo después la prensa comenzó a hacerse eco de otros proyectos que marcarían la gestión del primer intendente de facto de la ciudad: la sanción de un Nuevo Código de Planeamiento Urbano (CPU), la modificación de la ley de expropiaciones (que serviría de base para la realización de varios proyectos) y la Erradicación de Villas de Emergencia. La segunda etapa se inició en 1980 y abarcó el último período de la gestión de Cacciatore (1976-1982) y la gestión de Guillermo Del Cioppo (1982-1983). Estuvo signada por proyectos orientados a una renovación estética y funcional de la ciudad, como la renovación del Parque Almirante Brown en el Bajo Flores (hasta entonces un basural), los proyectos de extensión del subterráneo, el reacondicionamiento y construcción de playas de estacionamiento, la limpieza del Riachuelo, la construcción de plazas, parques y centros recreativos y la remodelación de escuelas, entre otros (Oszlak, 1991).

Aunque la municipalidad porteña se caracterizó por una importante realización de obras, esto no significa que hubo un plan ordenado y coherente para la ciudad. De hecho, algunas de las iniciativas resultaban contradictorias entre sí y no se correspondían con un mismo modelo urbano. Sin embargo, a pesar de esta heterogeneidad durante este período, el espacio de la ciudad se jerarquizó y los sectores más pobres de la ciudad se vieron, mediante diferentes mecanismos, expulsados de ella (Oszlak, 1991, Pajoni, 1983, Torres, 2006).

Respecto de las ideas y principios ideológicos que guiaban el accionar de los funcionarios de la municipalidad, Cacciatore y Laura en sus declaraciones expresaban frecuentemente la idea de que las obras que desarrollaban venían a solucionar problemas de larga data que gestiones anteriores no habían podido resolver. Ambos destacaban que con su pragmatismo las obras realizadas resolvían viejos problemas de la ciudad y destacaban el carácter fundacional de su gestión, a la que equiparaban con las primeras fundaciones de Buenos Aires. En línea con esas apreciaciones, hacían constante referencia a la radicalidad de su gestión, acorde con el cambio en el estilo que proponían. De este pensamiento, se desprendía la necesidad de una gran intervención en la ciudad que debía continuar pese a cualquier crítica o adversidad (Tavella, 2014). En este sentido, rescatamos una frase de Cacciatore en *Sólo los hechos* (1993), libro en el que no se cansaba de repetir que el único delito que había cometido durante su intendencia había sido el de “hacer”. En estas palabras, también podría hallarse el espíritu que guió a las intendencias municipales del PRN, pero sobre todo la suya caracterizada por la reali-

zación de una gran cantidad de obras públicas que demostraron una activa presencia del Estado municipal. Ese aspecto coincide con el ímpetu “ingenieril” que el PRN compartió con otros Gobiernos militares de la Argentina (Gorelik y Silvestri, 2005: 478).

La insistencia en la capacidad de realización del Estado, en la finalización de las obras, así como la insinuación de la radicalidad de la gestión se vinculaba a la concepción del Estado que estos actores tenían en tanto ineficiente. En este sentido, cabe destacar una paradoja: al mismo tiempo que se sostenían ideológicamente y se llevaban a cabo prácticas liberales, que favorecían la iniciativa privada, desde la municipalidad porteña se resaltaba el rol de un Estado local fuerte y con capacidad de llevar a cabo proyectos de gran envergadura (Tavella, 2014). El vínculo entre el neoliberalismo y las Fuerzas Armadas pueden entenderse considerando que el énfasis puesto en la eficiencia por parte del discurso neoliberal encastraba con el carácter tecnocrático de la profesión militar. El punto de encuentro es que las Fuerzas Armadas otorgan mucha importancia al cumplimiento de una determinada función y a partir de ella al logro de los objetivos determinados por una meta establecida (Valdivia, 2003). Cacciatore y Laura desarrollaron sus acciones guiados por concepciones liberales y otorgaron al Estado un rol subsidiario en las grandes obras. Favorecieron el achicamiento del Estado en algunos aspectos y beneficiaron a los intereses privados brindando contextos de inversión muy poco riesgosos (como con el sistema de concesión de obra pública), a la vez que impulsaron una política centrada en concepciones individualistas del espacio urbano. Sin embargo, no llevaron a cabo una profunda reforma neoliberal a escala local y algunas de las acciones de gobierno –incluida la fuerte acción del Estado en algunos aspectos–, su intervención y poder de regulación, estaban reñidas con la lógica liberal.

La red de autopistas urbanas y su autor

El mentor de la RAU, Guillermo Laura (abogado por la Universidad de Buenos Aires y magíster en Economía por la Escuela Superior de Economía y Administración de Empresas), siempre estuvo vinculado con la propuesta y realización de obras públicas. Se ha caracterizado por proponer grandes proyectos, muchos de los cuales ha defendido durante años. Sin embargo, sus intervenciones y propuestas han sido presentadas como apolíticas, fueron muy raras las excepciones en las que manifestó explícitamente una opinión política. En este sentido, su figura puede ser asociada con la de un “experto” (tal como él mismo se identifica), que actúa en nombre de la técnica y fundamenta sus acciones orientadas a la

búsqueda del bien común en la neutralidad (Neiburg y Plotkin, 2004). Además, la trayectoria de Laura muestra una fuerte movilidad entre el sector público y privado, común en una gran cantidad de funcionarios públicos argentinos que, al momento de ocupar sus cargos, poseen vínculos profesionales y de amistad con altos mandos de empresas que se ven beneficiadas por distintos dispositivos desarrollados desde el Estado (Iramain, 2012). En este sentido, el derrotero de Laura por el estos sectores y por el denominado tercer sector es sugerente debido a que sostuvo siempre la idea de un Estado subsidiario que, en la práctica, benefició a empresas privadas. Aproximarse a la figura de Laura permite contemplar una mirada del Estado que considera como una dimensión de análisis relevante a las personas que lo habitan, debido a que las trayectorias y biografías de los diferentes actores inciden en la manera en que estos despliegan sus intervenciones así como en los círculos y personas a los que acuden en el desarrollo de su tareas (Bohoslavsky y Soprano, 2010).

En *La ciudad arterial*, el propósito de Laura era encuadrar y dar sentido al proyecto de autopistas urbanas en el marco de una “ciudad arterial”. Es recién hacia el final del escrito donde el autor señala qué es lo que entiende por este tipo de ciudad:

Definimos a la ciudad arterial como una metrópoli que se estructura a lo largo de las vías de transporte moderno, con amplios espacios libres, tanto en la zona de vías de comunicación como en los lugares de implantación de los edificios.

(...)

La ciudad arterial dispone de la velocidad y en consecuencia dispone del éxito. Es la ciudad de los grandes rascacielos abiertos a los espacios infinitos sobre el río más ancho del mundo (221-222).

(...)

Fluidez del tránsito y amplios espacios abiertos para la construcción de edificios de gran altura son los dos pilares fundamentales de esta concepción urbana. Cuando la misma esté ejecutada, el habitante podrá llegar a cualquier punto de la ciudad en menos de 30 minutos, aunque deba atravesarla toda a lo largo. Los recorridos habituales no demandarán más de 15 minutos (223).

Como el título del libro lo indica, Laura realiza una analogía entre el cuerpo humano y la ciudad, entre el sistema circulatorio y la red de autopistas. La propuesta, basada en una metáfora organicista, reside en que las autopistas urbanas atraviesen la ciudad, tal como las arterias lo hacen en el cuerpo humano (Domínguez Roca, 2005). En la descripción del tipo de ciudad a la que Laura aspira, se advierten algunos elementos que hacen a su concepción ideológica y pueden rastreadse a lo largo de toda su carrera. Entre ellos, encontramos un anhelo de modernidad, encarnada en altos rascacielos, la tecnología puesta al servicio de este fin y la aplicación de “normas racionales”. Las autopistas aportarían su parte al permitir desplazarse por el territorio para acceder rápidamente

al centro de la ciudad. Pero también, en la definición que Laura brinda de *ciudad arterial*, encontramos algunos puntos clave de su pensamiento económico, como la preocupación por los emprendimientos privados junto con la creación de condiciones para que estos sean rentables y el rol marginal que debería asumir el Estado en las grandes obras.

En el libro, se planteaba que, para llegar a ese modelo de ciudad, era necesario una regulación adecuada del uso del suelo para asegurar determinada cantidad de espacios libres por proporción edificada y la realización de edificios de altura en las adyacencias de las autopistas planeadas; la modificación del régimen legal de expropiación para asegurar un pago rápido por adelantado y con compensación a los expropiados y la construcción de la RAU y del sistema de transporte de pasajeros por ferrocarril, como eje básico de la “circulación arterial”. La RAU sería clave en la configuración de esta ciudad en tanto constituiría el eje central de las denominadas vías de transporte moderno. En cuanto a las autopistas, Laura proponía: la prolongación de la autopista Teniente General Pablo Ricchieri; 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. Aunque en el libro se presenta un gráfico en el que se delinea a grandes rasgos por dónde pasarían estas arterias, no se define una traza más o menos exacta de ninguna de ellas.

Como veremos a continuación, el proyecto descripto es el que se utilizó como base del planteado en la intendencia de Cacciatore durante el PRN.

La Red de Autopistas Urbanas: un ejemplo del estilo de gestión de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires

Como mencionamos previamente, la RAU impulsada en 1977 estuvo basada en la propuesta de Laura de 1970. El plan original de la MCBA proponía la construcción de nueve autopistas con una extensión de 117 kilómetros: la prolongación de la autopista Teniente General Pablo Ricchieri, la construcción de las autopistas Costera, Central, General Paz, Transversal, Perito Moreno, Accidental y la prolongación de la avenida 9 de Julio, la avenida 27 de Febrero y la avenida Perito Moreno con un costo estimado de 500 millones de dólares. Se planificaba construir la totalidad de las autopistas en un plazo de 15 años, que finalizaría en 1992 (La Prensa, 17/4/1977). Sin embargo, la red no se concluyó y solo se realizaron en su totalidad las autopistas Sur (continuación de la autopista Dellepiane) –hoy denominada 25 de Mayo– y la autopista Perito

Moreno. Asimismo, se prolongó la avenida 9 de Julio y se iniciaron las expropiaciones necesarias para la autopista Central, para la 9 de Julio y para la Costera aunque nunca se construyeron.

El proceso de ejecución (parcial) de la RAU es sumamente sugestivo por la celeridad con que se desarrolló, ya que el tiempo transcurrido entre la aprobación del plan y las primeras expropiaciones fue muy breve. En febrero de 1977, se aprobó el nuevo CPU que incluía la red de autopistas y se dio a conocer el 11 de marzo con la publicación en el *Boletín Oficial* de la MCBA. Solo un día después, los medios gráficos se hacían eco de la primera autopista que este documento anunciaba: la Perito Moreno (*La Prensa*, 12/3/1977). A mediados del mismo mes, los medios comenzaron a mencionar un rasgo distintivo que iba a tener la construcción de las autopistas: el peaje. Se anunciaba que este iba a ser el modo en que se iba a devolver a la empresa constructora los gastos efectuados por la realización de las obras (*La Prensa*, 14/3/1977). A solo días del anuncio, se comunicó la expropiación de la primera casa afectada por la traza de la autopista Sur (*La Prensa*, 21/3/1977). Días después de esa expropiación, la municipalidad dio conocer el trazado de 2 kilómetros que tendría dicha autopista.

Según *La Prensa* (en adelante *LP*), para fines de mayo el Tribunal de Tasaciones de la Nación ya registraba alrededor de trescientas “presentaciones espontáneas” de vecinos afectados por la traza de la autopista Sur y la realización de más de cien escrituras. (*LP*, 28/5/1977). Finalmente, las expropiaciones se realizaron conforme al amparo de la Ley de expropiaciones N° 21.499 modificada en 1977 y en relación con lo dictaminado por el CPU (Tavella, 2014).

En junio de 1977, se firmaron los avales con fondos del Tesoro Nacional que el Gobierno central (por intermedio del Ministerio de Economía y la Secretaría de Estado y Hacienda) otorgó a la municipalidad para la realización de las autopistas. Gracias a estos avales, la municipalidad, a través del Banco Ciudad, aseguraba a los inversionistas que recuperarían el dinero invertido. En ese contexto, se informó que de los 150 millones de dólares que insumiría el proyecto, 100 millones correspondían al desarrollo de la obra y los otros 50 millones a los costos necesarios para la expropiación de inmuebles requeridos para liberar las trazas. El dinero correspondiente a las expropiaciones sería adelantado por la municipalidad y luego recuperado por medio del peaje (*LP*, 11/6/1977).

En este contexto, el intendente de la ciudad señalaba en relación con la primera autopista planificada: “Su traza responde, en líneas generales, a un proyecto frustrado hace más de 30 años, el cual se encontraba integrado al desarrollo del Aeropuerto Internacional de Ezeiza (*LP*, 11/6/1977: 1-4). Seguramente, el Mundial de Fútbol de 1978 imprimió

premura en determinadas obras y proyectos (como la erradicación de villas y la construcción de autopistas) que si bien no iban a estar finalizados para la fecha de su inicio, al menos actuarían como carta de presentación de una gestión que buscaba mostrar al mundo su capacidad de acción para la construcción de una ciudad moderna.

En el mismo acto de la firma de avales, se realizó la convocatoria de licitación nacional e internacional para la construcción de las autopistas. En el mes de agosto de 1977, el intendente declaraba que ya se había realizado la compra de la casa número 1000 para la apertura de la traza de la autopista 25 de Mayo. A solo cinco meses de haberse dado a conocer el proyecto ya se habían realizado casi el 50% de las expropiaciones requeridas para dicha traza (que ascendían a un total de 2087) (*LP*, 16/8/1977).

A pesar de que esta era la versión oficial, el proceso estuvo teñido de críticas e intentos de organización por parte de los vecinos afectados. Sin embargo, la celeridad de los acontecimientos, el desconcierto que expresaban los damnificados ante un Estado que avanzaba con el proyecto en un contexto general de censura y represión, hicieron posible que la municipalidad porteña avanzara igualmente con el proyecto.

En septiembre de 1977, la municipalidad aprobó el trazado definitivo de las dos autopistas iniciales: 25 de Mayo y Perito Moreno (*LP*, 29/9/1977). En octubre se realizó la licitación y en noviembre se preseleccionaron nueve de las propuestas de empresas concesionarias para la realización de las dos primeras autopistas (*Boletín Municipal*, 3/11/1977). Finalmente, a fines de diciembre se adjudicó el proyecto al consorcio integrado por las empresas españolas Huarte y Cía. S.A. y Viales, Estacionamientos S. A. y las argentinas E.A.C.A y Polledo S. A. (sustituida posteriormente por INDECO S. A.). En enero de 1978, se constituyó el consorcio Autopistas Urbanas Sociedad Anónima (AUSA), con el objetivo de construir, mantener y explotar las autopistas Sur y Perito Moreno por el período de 28 años a partir del 2 de enero de ese año. La modalidad elegida era, como se mencionó, la concesión por obra pública.

En el contrato realizado, figuraba que las empresas irían recuperando los gastos de la obra mediante el peaje que pagarían los automovilistas que se actualizaría cada tres meses. Desde la gestión municipal, se defendía este tipo de contrato porque las autopistas serían costeadas directamente por el usuario y no tendrían influencia en el presupuesto municipal. Sin embargo, la MCBA asumió un compromiso: en el primer año tendrían que circular 85000 automóviles; en el segundo, 95000; en el tercero, 103000; en el cuarto 106000; en el quinto 109000 y del sexto al vigésimo quinto, 110000 (*La Prensa*, 11/6/1977). En caso de

que no se alcanzaran las mencionadas cifras, la municipalidad pagaría la diferencia. Por lo tanto, el costo del proyecto recaía, en primer lugar, en los usuarios y, en caso de que no circularan suficientes automóviles (como efectivamente sucedió), el Estado debería hacerse cargo, eximiendo a los sectores empresarios de cualquier riesgo y garantizando de una u otra manera el retorno de su inversión.

En relación con lo expuesto, volvemos a destacar la rapidez con que se desarrolló el plan: es notable el poco tiempo transcurrido entre el anuncio del proyecto y las primeras expropiaciones. La manera en que la municipalidad actuó es compatible con el autoritarismo que signó al régimen, en el marco del cual el Estado local podía desplegar su accionar e imponer su voluntad sin buscar consenso. Por otro lado, la forma en que la MCBA emprendió la RAU podría vincularse con la demostración de eficiencia y de capacidad de realización de un Estado que, tratando de diferenciarse de gestiones anteriores, no vacilaba en llevar a cabo proyectos de gran envergadura. Asimismo, el efecto “sorpresa” del plan provocó que esta gran cantidad de ciudadanos que, en el mejor de los casos, no tenían más vínculo entre sí que el de ser vecinos, no pudieran articular ninguna acción colectiva que ejerciera una presión real sobre los funcionarios. Aunque esto dificultó la posibilidad de llevar a cabo una estrategia de oposición conjunta, las manifestaciones de desuerdo se hicieron públicas desde diferentes sectores de la sociedad civil.⁵ En definitiva, la forma de realización de las autopistas era coherente con un estilo autoritario de gestión y con el ejercicio de la violencia que el régimen aplicaba en todos los planos de la vida cotidiana.

Por otro lado, es útil observar como este estilo de gestión fue similar al de otros proyectos municipales, como el Plan de Erradicación de Villas de Emergencias, que también tuvo importantes efectos materiales y simbólicos. Al igual que con las autopistas, la erradicación de villas había sido planteada por otros Gobiernos con resultados más bien dispares y casi siempre los planes anteriores habían sido acompañados de medidas de promoción social y soluciones habitacionales. Pero, con la llegada de la última dictadura se produjo un sistemático plan de erradicación sin soluciones habitacionales para los erradicados, acompañado de una campaña de estigmatización de los habitantes de las villas porteñas. El plan fue anunciado tempranamente (en agosto de 1976) (Snitcofsky, 2012). Sin embargo, recién un año después, se sancionó la ordenanza N° 33.652 que autorizó a la Comisión Municipal de la Vivienda (CMV) a poner en práctica el desalojo de las villas –como de otros asentamientos poblacionales precarios o transitorios– e impedir su formación o creci-

5 Para un desarrollo pormenorizado de las oposiciones a la RAU ver Tavella, 2014.

miento. De acuerdo con la modalidad de intervención de la MCBA, esta ordenanza señalaba que era necesaria una revisión de los lineamientos de acción vigentes con respecto a las villas de emergencia “con el fin de dar solución integral al problema (...) en el menor plazo posible” (*Boletín Municipal*, 19/7/1977). En términos cuantitativos, los datos son elocuentes. La reducción de la población de estos barrios fue dramática: en 1976 contaban con una población de 213.823 habitantes, mientras que a comienzo de la década del ochenta la población ascendía a 12.593 (Cuenya, 1993 en Cravino, 2006). De acuerdo a información presentada por María Cristina Cravino (2006) obtenida de la CMV (1991), entre los años 1977 y 1978 se desalojaron 40.113 personas mientras que en 1979 un total de 77.117. Entre 1976 y 1983 se erradicaron 17 villas y se redujo la población que habitaba en ellas en un 94%. Por lo tanto, en muy poco tiempo la MCBA logró erradicar casi totalmente las villas de la ciudad con la misma estrategia con la que se puso en marcha la RAU, signada por la velocidad y la búsqueda de eficiencia.

La RAU y los modelos económicos en pugna

La concesión de obra pública, mecanismo utilizado por la municipalidad para la RAU y para el parque Interama es otro de los aspectos que debe destacarse. El Gobierno central se encontraba atravesado por la tensión entre una política económica liberal que pretendía un ajuste basado en la liberalización de los mercados y en la reducción del gasto público y una política económica que propiciaba un fuerte nivel de intervención estatal, ya sea como actor económico directo a través de obras o como factor favorecedor de intereses privados. La tensión entre estas miradas hizo que la política económica se caracterizara por un alto grado de ambigüedad, pues se superpusieron medidas que intentaban amenguar el peso del Estado en la economía, como la privatización de ciertas actividades —aunque periférica— con otras que provocaban un importante nivel de intervención de económica (Castellani, 2008). De esta manera, según Castellani, la gestión económica del PRN no puede ser considerada “como una gestión liberal en términos estrictos” (2008: 132). Sin embargo, la gran diferencia con la etapa anterior fueron las condiciones favorables para la expansión de diversos ámbitos privilegiados de acumulación que benefician a “un reducido grupo de espectro de grandes firmas” (Castellani, 2008: 133). En lo que respecta al sector vial, puede afirmarse que la intervención económica del Estado nacional en la materia contribuyó a revitalizar la inversión pública especialmente entre los años 1976-1979, pero se observó una creciente actividad de

consultoras privadas en el sector (Iramain, 2012). Si se toma como referencia el caso de la RAU, encontramos que estas apreciaciones también podrían ser válidas para el caso de la MCBA. Por un lado, sus funcionarios se declaraban a favor de la reducción de las actividades del Estado, impulsando entre otras medidas, un achicamiento de la administración pública. Por el otro, destacaban constantemente la presencia del Estado en la realización de obras y garantizaban con recursos de la comuna la realización de grandes infraestructuras, aunque favoreciendo los intereses de las empresas contratistas y asumiendo los riesgos en caso de que las obras no fueran rentables, como sucedió con las autopistas. De esta manera, la MCBA no se encontraba exenta de la ambigüedad que caracterizó a la política económica del gobierno nacional. Así, en el caso de la RAU fue coherente con la línea de acción que privilegió la acumulación económica privada, no solamente mediante la concesión de obra pública sino también favoreciendo la apropiación de renta en los terrenos céntricos de la ciudad en detrimento de los intereses de los usuarios y de la ciudadanía en general (Yujnovsky, 1984). En este sentido se puede trazar un paralelo con la ambigüedad que signó la gestión del equipo económico del gobierno central.

De esta manera, las actividades del complejo “estatal-privado” adquirieron un importante impulso durante el PRN –tanto a nivel nacional como en el ámbito de la ciudad de Buenos Aires– en paralelo a la aplicación reformas económicas de corte ortodoxo. En este sentido, puede destacarse el aumento de la inversión pública en obras de infraestructura y la concesión de obras por el sistema de peaje que generaron demandas sobre las grandes empresas constructoras y cementeras del país. El incremento de la demanda estatal, sobre todo durante la gestión de Martínez de Hoz, generó importantes consecuencias en el nivel de actividad, la estructura del gasto público y el funcionamiento del Estado (Castellani, 2008). Por lo tanto, incluso mientras se aplicaban medidas económicas aperturistas que propiciaban la subsidiariedad del Estado, se promocionaron también proyectos de inversión con recursos públicos.

Como ya se mencionó, aunque desde la MCBA se planteaba que las empresas privadas asumirían mayores riesgos que el Estado con el sistema de concesión de obras públicas, el hecho de que las autopistas se costearan por medio del peaje lleva a pensar, en principio, que este sistema fue pensado especialmente para que las empresas concesionarias aseguraran una recaudación suficiente para recuperar la inversión. Pero, además, la cuestión del peaje incluye otras aristas. El modelo de transporte que proponían las autopistas estaba orientado a sectores sociales que podían acceder a un automóvil debido a que el resto de los vehículos tenían prohibido –en un principio– circular por ellas. Por lo tanto, el

patrón de movilidad que propiciaban las autopistas era excluyente, ya que estaba orientado especialmente al automóvil particular. Si a esa condición se agrega el valor del peaje (actualizado cada tres meses) nos encontramos que las autopistas eran aún más restrictivas (Tavella, 2014).

Inauguración y suspensión del plan

Finalmente, las autopistas Perito Moreno y Sur se inauguraron el 6 de diciembre de 1980 en el marco de la semana festiva dedicada al IV Centenario de la Fundación de la Ciudad de Buenos Aires y del Centenario de su Federalización. Los días posteriores, las portadas de los grandes periódicos reflejaban la atención y las expectativas que las nuevas autopistas causaban y se puntualizaba en la cantidad de automóviles que circulaban por ellas (*Clarín* 7/12/1980, *La Nación* 8/12/1980, *La Nación*, 17/12/1980). Si bien en los primeros días los periódicos informaban que se alcanzó el número requerido en el contrato, Oszlak (1991) afirma que las primeras estimaciones señalaban un déficit de 20000 autos por día. Por lo tanto, la municipalidad debía pagarle a la empresa entre 4 y 5 millones de dólares mensuales. Una vez más queda al descubierto la matriz, no tanto neoliberal, sino propia de un *capitalismo perverso* que desarrolló la dictadura en la Argentina, con un Estado (en este caso local) que se puso al servicio de los capitales privados.

Hasta principios de 1980 todo indicaba que el plan continuaba en marcha (*Boletín Municipal*, 31/1/1980). Sin embargo, en 1981 se informó que las AU5, AU7 y AU8 se excluían de los planes de realizaciones previstos apelando a la nueva situación económica y financiera que enfrentaba la MCBA con la descentralización de servicios efectuada por el Gobierno central (*Boletín Municipal*, 15/6/1981). Algunos meses después, el Estado nacional establecía como monto máximo avales otorgados para la construcción de autopistas la cifra de 150 millones de dólares. Se argumentaba que la búsqueda de financiamiento externo realizado con aval del Estado competía "con la búsqueda de fondos internos y externos que hace el propio Estado para el financiamiento de su presupuesto" (*Boletín Oficial*, 10/12/1981:2). Además, se señalaba que la situación económica –y su consecuente limitación de recursos– hacía necesario asignar prioridades en materia de obra pública y que la MCBA había encontrado formas de reducir significativamente la magnitud de las obras que debían realizarse.

De esta manera, el Estado nacional justificaba la quita de avales para la construcción de las autopistas faltantes por la crisis económica que lo obligaba a reasignar presupuesto en función de obras prioritarias, mien-

tras que la MCBA señalaba que, a partir de los gastos por la descentralización de servicios, no iba a disponer de recursos para enfrentar el costo de las expropiaciones. Lo cierto es que el plan se suspendió, y quedaron inconclusas también otras autopistas (9 de Julio, Costera y Central) para las cuales se habían iniciado las gestiones de las expropiaciones requeridas (Polino, 1982).

Según información oficial proporcionada por Roberto Ramallo (secretario de Obras Públicas a partir de 1981), las autopistas costaron 630 millones de dólares más gastos por expropiaciones de 90.000 millones (*LP*, 17/8/1981). Sin embargo, cabe señalar que no hay claridad respecto del costo real de las obras. Esto se vincula con el hermetismo con el que se llevó adelante el proyecto que, incluso, pudo dar lugar a suposiciones acerca de manejos poco transparentes del dinero invertido.

Por último, un dato elocuente, que se relaciona con el accionar de la MCBA pero también con los lineamientos económicos de la dictadura en general, es la participación que tuvieron las autopistas en la conformación de la deuda externa. De los 23.000 millones de dólares de deuda privada estatizada por el Estado, 951,2 millones correspondían a AUSA, lo que representa un 4,1% de la deuda total asumida por el Estado. De esta manera, Autopistas Urbanas S.A. fue una de las empresas más beneficiadas por la licuación de la deuda privada, ubicándose en el tercer lugar luego de Celulosa Argentina y Cogasco (Rapoport, 2000). En este marco, AUSA fue una de las empresas más beneficiadas por la estatización de deuda privada que el Estado llevó a cabo en 1981 y así las autopistas urbanas se convirtieron en un emblema del funcionamiento económico del PRN.

Reflexiones finales

Llegado a este punto, es preciso retomar el planteo inicial acerca de no superponer la concepción del proyecto con su puesta en marcha y, sí, en cambio, destacar las afinidades existentes entre el proyecto, su autor, la última dictadura militar, en general, y la gestión municipal de Cacciatore, en particular. Por lo tanto, a continuación indicaremos cuáles fueron las condiciones que hicieron posible que el proyecto planteado por Laura fuera adoptado por la mencionada gestión, y así daremos coherencia a los aspectos escindidos inicialmente: la concepción y la ejecución.

En primer lugar, señalamos que desde la concepción del proyecto existe una afinidad respecto al rol marginal del Estado en la economía compartida por Laura, el PRN y la MCBA (postura no exenta de disputas internas). Específicamente, Laura presenta una convicción constan-

te, propia de la corriente de pensamiento neoliberal, de que el Estado no debe llevar a cabo iniciativas que puedan ser realizadas de manera más eficiente por el sector privado. En este sentido, las premisas neoliberales a las que adscribe Laura y las características de esa ideología que, tanto la MCBA como el PRN presentaron, hicieron posible un acercamiento entre el autor de la RAU y la gestión municipal. En paralelo a esta perspectiva, tanto Laura como el PRN en general y la municipalidad porteña en particular brindaron al sector privado un rol central y espacios privilegiados para su expansión. En el caso de la RAU, se observó una fuerte presencia del Estado como facilitador del proyecto, por ejemplo, otorgando importantes beneficios de concesión y explotación a las empresas encargadas de llevarlo a cabo y asumiendo, en los aspectos económico y logístico, las expropiaciones necesarias para liberar las trazas. De la misma manera, la MCBA se comprometió a resarcir a las empresas en caso de que no circularan tantos autos como los que se había previsto en el contrato inicial. Por tanto, es evidente que el Estado no fue solo un facilitador del capital privado sino un agente de redistribución de enormes beneficios en favor de esos sectores. En relación con lo anterior, otra prueba de la afinidad entre el autor y su proyecto y los principales funcionarios municipales puede observarse respecto del espíritu eficientista que debía asumir el Estado según estos actores. Esta idea confluía con el pensamiento de las Fuerzas Armadas respecto al cumplimiento de una determinada función y al logro de objetivos específicos.

En segundo lugar, creemos que las particularidades de la última dictadura militar constituyeron una condición de posibilidad para la RAU. En este sentido, un punto afín entre el proyecto y el PRN en su expresión municipal fue la pretensión de moldear una sociedad —y como consecuencia, una ciudad— excluyente. Así como el proyecto de la última dictadura fue excluyente en términos políticos y económicos y se dedicó a fomentar una sociedad individualista, disciplinando las formas colectivas y solidarias de movilización social, la municipalidad porteña, mediante diferentes proyectos e intervenciones, también planteaba un modelo urbano con estas características. La RAU es un ejemplo porque implicaba un estímulo al automóvil individual, relegando al transporte público y colectivo a un segundo plano.

En tercer lugar, y aunque el proyecto no logró llevarse a cabo en su totalidad, el ambicioso plan necesitaba de un Estado que asumiera el costo social y político de expropiar las viviendas, comercios, industrias y escuelas que se requerían. En ese sentido, creemos que un Estado con rasgos autoritarios, que no vaciló en avasallar los derechos de los habitantes para cumplir con sus objetivos, fue otro punto que hizo posible que la RAU se pusiera en marcha durante una dictadura.

Por lo expuesto anteriormente, el proyecto de la RAU revela una cierta coherencia entre el pensamiento de su autor, su propuesta, los intereses que favoreció la municipalidad porteña y las ideas que guiaron el accionar de la última dictadura militar. En este sentido, el tema permite pensar, a partir de una acción concreta del Estado local, muchos aspectos que generalmente se plantean en forma global para la dictadura y con escasa aproximación empírica. Así, analizar un proyecto como la RAU permite, sin estudiar específicamente las políticas represivas ni económicas, entender el funcionamiento de aspectos y dimensiones claves de la última dictadura.

Fuentes

Boletín de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, años 1976-1983, Centro de Documentación Municipal.

Buenos Aires hacia una ciudad mejor, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1980.

Cacciatore, Osvaldo. *Sólo los hechos*. Buenos Aires, Metáfora, 1993.

Clarín, diciembre de 1980.

La Nación, julio de 1977, diciembre de 1980.

La Prensa, 1977, diciembre de 1980, agosto de 1981.

Laura, Guillermo. *La ciudad arterial*. Buenos Aires, edición del autor, 1970.

Bibliografía

Aguila, Gabriela. (2010). "Dictadura y sociedad en Rosario entre 1976-1983: actitudes y comportamientos sociales en una perspectiva de análisis regional", en Bohoslavsky, Ernesto; Franco, Marina; Iglesias, Mariana y Lvovich, Daniel (comps.): *Problemas de historia reciente del Cono Sur*. Buenos Aires, Prometeo. pp. 235-257.

Basualdo, Eduardo. (2006a). *Estudios de historia económica argentina*. Buenos Aires, Siglo XXI.

—(2006b). "La reestructuración de la economía argentina durante las últimas décadas de la sustitución de importaciones a la valorización financiera", en Basualdo, Eduardo y Arceo, Eduardo: *Neoliberalismo y sectores dominantes. Tendencias globales y experiencias nacionales*. Buenos Aires, CLACSO.

Bellardi, Marta y De Paula, Aldo (1986). *Villas miseria: origen, erradicación y respuestas populares*. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.

Blaunstein, Eduardo (2006). *Prohibido vivir aquí. La erradicación de villas durante la dictadura*. Buenos Aires, Cuaderno de causa popular.

Bohoslavsky, Ernesto y Soprano, Germán (2010). *Un Estado con rostro humano. Funcionarios e instituciones estatales en Argentina (desde 1880 a la actualidad)*. Buenos Aires, Prometeo y Universidad Nacional de General Sarmiento.

Canelo, Paula (2004). "La política contra la economía: los elencos militares frente al programa económico de Martínez de Hoz", en Pucciarelli, Alfredo: *Empresarios, tecnócratas y militares*. Buenos Aires, Siglo XXI. —(2008). El proceso en su laberinto. La interna militar de Videla a Bignone. Buenos Aires, Prometeo.

Castellani, Ana (2008). "Intervención económica estatal y transformaciones en la cúpula empresaria durante la última dictadura militar (1976-1983)", en Lida, Clara y otros: *Argentina, 1976. Estudios en torno al golpe de Estado*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.

Cravino, M. Cristina (2006). *Las villas de la ciudad. Mercado e informalidad urbana*. Buenos Aires, Universidad Nacional de General Sarmiento.

Domínguez Roca, Luis Javier (2005). "Planes urbanos y transporte en la ciudad de Buenos Aires", *Scripta Nova*, IX, N° 194.

Gorelik, Adrián (1998). "1957-1997: algunos itinerarios en las ideas urbanas", *Punto de Vista* N° 60.

—(2004). Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana. Buenos Aires, Siglo XXI.

Gorelik, Adrián y Silvestri, Graciela (1983). "Ciudad y cultura urbana, 1976-1999: El fin de la expansión", en Romero, José Luis y Romero, Luis Alberto (comps.): *Buenos Aires, Historia de cuatro siglos*, Tomo II. Buenos Aires, Abril.

—(2005). "Fin de siglo urbano. Ciudades, arquitecturas y cultura urbana en las transformaciones de la Argentina reciente", en Suriano, Juan: *Dictadura y democracia: 1976-2001*. Buenos Aires, Sudamericana.

Iramain, Lucas (2012). *Expansión del complejo económico estatal-privado y conformación de ámbitos privilegiados de acumulación durante la gestión liberal-corporativa. Los casos del sector vial y de la industria siderúrgica (Argentina, 1976-1981)*. Tesis doctoral, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

Lvovich, Daniel (2010). "Actitudes sociales durante la dictadura militar argentina: las organizaciones sociales y el diálogo político de 1980", en Bohovlasky, Ernesto y otros: *Problemas de historia reciente del Cono Sur*. Buenos Aires, Prometeo.

Menazzi, Luján y Jajamovich, Guillermo (2012). "Políticas urbanas en un contexto de dictadura militar Algunos interrogantes a partir de Buenos Aires". *Bitacora* s/n, pp. 11-20.

Menazzi, Luján (2013). "Ciudad en dictadura. Procesos urbanos en la ciudad de Buenos Aires durante la última dictadura militar (1976-1983)", *Scripta Nova*, XVII, N° 429.

Neiburg, Federico y Plotkin, Mariano (2004). *Intelectuales y expertos. La constitución del conocimiento social en la Argentina*. Buenos Aires, Paidós.

Novaro, Marcos y Palermo, Vicente (2003). *La dictadura militar (1976-1983). Del golpe de Estado a la restauración democrática*. Buenos Aires, Paidós.

Oszlak, Oscar (1991). *Merecer la ciudad. Los pobres y el Derecho al Espacio Urbano*. Buenos Aires, Hvmánitas-CEDES.

Pajoni, Raúl (1983). "Buenos Aires, 1976-1982-La ségrégation compulsive", *Herodote* s/n, pp. 38-60.

Polino, Héctor (1982). "Proceso a la construcción de Autopistas Urbanas.", en: *La vergüenza. Juicio de Residencia a Martínez de Hoz*. Tomo II. Buenos Aires, El Cid Editor.

Pucciarelli, Alfredo (2004). *Empresarios, tecnócratas y militares*. Buenos Aires, Siglo XXI.

Rapoport, Mario (2000). *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*. Buenos Aires, Ediciones Macchi.

Schvarzer, Jorge (1983). *Martínez de Hoz: la lógica política de la política económica*. Buenos Aires, CISEA.

Snitcofsky, Valeria (2012). "Clase, territorio e historia en las villas de Buenos Aires (1976-1983)", *QUID*, Vol. 16, N° 2, pp. 46-62.

Tavella, Gabriela (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.

Torres, Horacio (2006). *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*. Buenos Aires, Dirección de investigaciones-Secretaría de Investigación de posgrado FADU-UBA.

Valdivia Ortíz de Zárate, Verónica (2003). *El golpe después del golpe. Leigh vs. Pinochet*. Santiago de Chile, LOM.

Yujnovsky, Oscar (1984). *Claves políticas del problema habitacional argentino (1955-1981)*. Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano.