

# Políticas urbanas en un contexto de dictadura militar

ALGUNOS INTERROGANTES A PARTIR DE BUENOS AIRES (1976-1983)\*

URBAN POLICIES UNDER MILITARY DICTATORSHIP

Some Questions Based on Buenos Aires (1976-1983)

**Guillermo Jajamovich**

Doctor en Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires (UBA). Becario posdoctoral del Conicet con sede en el Instituto de Estudios de América Latina y el Caribe, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires (UBA). Argentino.  
 guillermopazjajamovich@gmail.com

**Luján Menazzi**

Lic. en Sociología (UBA). Doctoranda en Ciencias Sociales (UBA).  
 Instituto de Investigaciones Gino Germani, FSOC, UBA, Argentina.  
 lmenazzi@yahoo.com.ar

**Recibido:**  
**Aprobado:**

## Resumen

El presente artículo busca reflexionar acerca del accionar de la última dictadura militar argentina sobre la ciudad de Buenos Aires. Así, se analizarán las políticas urbanas de la dictadura en general profundizando, en particular, en ciertas intervenciones, tales como los fallidos intentos de traslado del Mercado Nacional de Hacienda y el Plan de Autopistas Urbanas, que supuso una serie de demoliciones y expropiaciones en un área que sería testigo al poco tiempo de medidas de protección patrimonial. Estas intervenciones, entre otras, suponen ciertas fisuras o *contradicciones* que nos alejan de entender el accionar de la dictadura como algo unívoco. En ese sentido se señalan los distintos organismos estatales desde donde se producen estas intervenciones, las distintas perspectivas y lógicas de intervención y los efectos en ocasiones *contradictorios* sobre el territorio. A partir del análisis de estas intervenciones se problematizarán dos aspectos: la idea que supone un accionar unívoco, sin fisuras ni disputas internas por parte de la dictadura, y la imagen de un gobierno dictatorial omnipotente, sin actores sociales con capacidad de oponerse a sus distintas iniciativas.

**Palabras clave:** ciudad, dictadura, políticas urbanas, Buenos Aires.

## Abstract

This paper analyses the last military dictatorship urban policies for the city of Buenos Aires. It deepens certain interventions, such as the failure attempts to transfer the National Cattle Market and the urban highways plan, which brought a series of demolitions in an area that would be protected as urban and architectural heritage after a short period of time. These interventions, represent certain fissures or disputes which contradict the image of the military dictatorship policies as univocal. The paper identifies the various state agencies that produce these interventions, the different perspectives and logics of intervention and the incongruous effects on the territory. Based on these analyses two issues will be discussed: the image of the military dictatorship as univocal, without internal fissures nor disputes, and the idea of an omnipotent dictatorial government, without stakeholders with capacity to oppose its different initiatives.

**Keywords:** city, dictatorship, urban policies, Buenos Aires.

\* El presente artículo recoge avances de las tesis doctorales de los autores que se desarrollan en el marco del Doctorado en Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires.

## 1. Introducción

El abordaje histórico de la última dictadura militar argentina no está exento de complejidades<sup>1</sup>. Los principales ejes de análisis en los primeros años posteriores a la dictadura se vinculaban fuertemente con aquellas preocupaciones de la transición democrática: la herencia económica, la guerra de Malvinas, la represión y la apertura democrática (Canelo, 2008). Recientemente ha habido una proliferación de investigaciones sobre memorias del pasado reciente, con las que se ha iniciado la conformación de un campo de estudios, signado por profundas tensiones. Ciertas cuestiones han sido particularmente debatidas, como la interpretación del terrorismo de Estado y el rol de la sociedad (Vezzetti, 2002; Sabato, 2002), las reformas económicas (Muller y Rapetti, 2001; Castellani, 2009) y los objetivos del régimen (Canelo, 2008; Basualdo, 2006), entre otras cuestiones.

El presente trabajo busca analizar una dimensión de este período: las intervenciones urbanas y los procesos urbanos, en general, y enfocando ciertas políticas públicas, en particular, con el objeto de complejizar los tradicionales balances acerca de la dictadura. En primer lugar, se procurará retomar la mirada político institucional sobre el régimen. Apoyándonos en Canelo (2008), aunque atendiendo al universo de las políticas urbanas, se discutirán ciertas cuestiones relacionadas: por un lado, la idea del régimen militar como un poder monolítico y absoluto, sin fricciones internas y la idea del régimen como dotado de una coherencia ideológica y una voluntad teleológica de cumplir ciertos objetivos en áreas diversas. Vinculado con esto, se problematizará la idea de un régimen omnipotente ante el cual no había actores sociales con capacidad de oponerse a sus políticas e iniciativas.

Las políticas urbanas desarrolladas en el período dictatorial incluyen una amplia variedad de intervenciones y multiplicidad de actores estatales intervinientes, con lógicas diversas. Estas políticas suponen un impacto importante sobre la ciudad aunque no homogéneo. La mirada atenta a la dinámica político institucional evidencia que “antes que planes políticos diseñados por los diversos protagonistas hay que pensar en términos de lógicas de acción diferenciadas” (Quiroga, 2004: 83) que en muchas oportunidades resultarán confusas, ambiguas y de efectos contradictorios. El cruce de lógicas políticas y técnicas contradictorias y las internas burocráticas cobran particular visibilidad en lo urbano, ya que no son solo las políticas específicamente urbanas las que tienen efectos territoriales, sino también, y con

**Luján Menazzi**  
**Guillermo Jajamovich**

<sup>1</sup> La última dictadura militar argentina se inició con el golpe de estado del 24 de marzo de 1976 y finalizó el 10 de diciembre de 1983, cuando asumió nuevamente un gobierno democrático. Fue el régimen más sangriento que gobernó la Argentina, cercenando fuertemente los derechos políticos y civiles y dejando un saldo de 30.000 detenidos desaparecidos.

particular fuerza, ciertas medidas económicas y ciertas políticas sociales<sup>2</sup>. A esto se suma la superposición de entes estatales de distintos niveles que inciden sobre lo urbano, con lógicas diversas. Para el caso de Ciudad de Buenos Aires, tanto la Nación a través de diversas reparticiones como el gobierno local tienen competencias que muchas veces se superponen o no están deslindadas con claridad. A su vez, a pesar del discurso liberal propio del gobierno militar en otras esferas gubernamentales, las políticas urbanas, por ciertas características propias<sup>3</sup>, a menudo funcionaron como bastión de prácticas de fuerte intervención e inversión estatal<sup>4</sup>. En este cruce de lógicas heterogéneas, donde también intervienen actores guiados por lógicas económicas, se va configurando el espacio urbano.

Como veremos más adelante, para la dimensión urbana, por un lado, existe un sentido común que entiende a la dictadura como un punto de quiebre total y absoluto respecto a las políticas previas, por el otro, existen lecturas que ven en la dictadura una articulación de continuidad (y culminación) de la tradición modernizadora-planificadora. En este sentido, resulta útil retomar perspectivas como las de Quiroga (2004), Vezzetti (2002) y Palermo y Novaro (2002) quienes además de “pensar a la dictadura militar en clave política” (Canelo, 2008: 16) hacen énfasis en colocar a la dictadura en la trama de sentido de la historia argentina, y no como algo desvinculado de ella. En términos de Vezzetti (2002), la última dictadura fue tanto una irrupción como un desenlace, y siguiendo a Quiroga (2004), el proceso adquiere sentido en la propia lógica del sistema político argentino. Aspectos de esta heterogeneidad serán analizados a partir del análisis de acciones prácticamente simultáneas desarrolladas en diversas esferas estatales y lógicas técnicas que suponen efectos disímiles sobre el espacio urbano: nos referimos, por un lado, al Plan de Autopistas Urbanas, las demoliciones y expropiaciones masivas que supuso y el desarrollo de políticas de protección patrimonial en algunas de las mismas áreas que habían sido objeto de demolición y, por otro lado, a los intentos de trasladar al Mercado de Hacienda por parte del nivel nacional y los reajustes que esto supuso a nivel municipal. En ambos casos, la activa oposición de ciertos actores de peso implicó marchas y contramarchas en el desarrollo de estas intervenciones.

## 2. Acciones sobre el espacio urbano

Existe un acuerdo generalizado en el campo de los estudios urbanos de que en las últimas décadas la ciudad de Buenos Aires ha sufrido profundas transformaciones. Esta percepción se condice con un proceso internacional de transformación de

las ciudades, la entrada en crisis de un ciclo “expansivo” o “desarrollista” a partir de procesos como la deslocalización industrial, el fin del crecimiento demográfico urbano por migraciones, la proliferación de espacios insulares, las críticas al urbanismo moderno y la emergencia de nuevas formas de intervenir en la ciudad (Pando et al., 2004; Novick, 2003). Este proceso de transformación urbana se vincula estrechamente con reestructuraciones económicas y reestructuraciones del rol del Estado que se producen a un nivel internacional, lo que implicó cambios en el rol económico de las ciudades y cambios en el rol planificador propio del Estado de bienestar, particularmente visibles en el área de la planificación urbana. A su vez, en relación con estas cuestiones, pero atendiendo a sus propios tiempos y lógicas, se ensayan en este período nuevas formas de pensar e intervenir la ciudad.

A partir de este acuerdo básico se presentan diversas lecturas en cuanto al carácter y profundidad de estas transformaciones y el momento en que comenzaron. En este marco, los procesos urbanos iniciados en la dictadura militar o los efectos urbanos de muchas políticas de la dictadura, son interpretados por muchos autores como un parteaguas respecto a las formas de intervenir previamente en la ciudad.

Oszlak (1991) analiza una serie de políticas urbanas llevadas adelante por la última dictadura que desde distintas esferas gubernamentales pusieron de manifiesto la puesta en vigencia de una nueva concepción sobre la jerarquía del espacio urbano. La investigación de Oszlak (1991) da cuenta de la jerarquización del espacio urbano realizada por la dictadura a partir de la expulsión de sectores populares mediante la erradicación de villas y la liberalización de los alquileres, entre otras políticas instrumentadas. Por su parte, Silvestri y Gorelik (2000) consideran que es la década de los años noventa la que configura una nueva época en la historia de la ciudad, mientras que 1976 implica grietas y fisuras en ciertas cuestiones, procesos que implicaron una articulación de continuidad y cambio. Así, si bien existe un acuerdo generalizado respecto al fuerte impacto urbano de la dictadura en la ciudad, existen diversas miradas a la hora de señalar el sentido y profundidad de estas transformaciones (Oszlak, 1991, Silvestri y Gorelik, 2000). Esto no quita que el gobierno dictatorial a nivel nacional y más particularmente a nivel municipal de la ciudad de Buenos Aires tuvieran una imagen clara de ciudad. Así, Oszlak (1991) Silvestri y Gorelik (2000) y Liernur (2001) analizan diversas dimensiones del período, pero confluyen al señalar que la idea de una ciudad limpia, en orden y eficiente atravesó todo el período dictatorial, y dio razón de ser a diversas acciones en pos de *blanquear* la ciudad. En este sentido, a pesar de ciertas divergencias respecto a las periodizaciones o puntos de inflexión, existe un acuerdo generalizado en señalar a la dictadura como un punto de quiebre, sea en tanto culminación de las características dominantes de un período anterior o en tanto inauguración de elementos completamente novedosos.

Entre las numerosas intervenciones en la ciudad de Buenos Aires durante la época de la dictadura cabe señalar, sin voluntad de exhaustividad, las siguientes: la construcción de gran

2 En términos de Torres (2006), se trata de *políticas urbanas implícitas*, aquellas políticas que no están formuladas con fines urbanos pero que tienen gran impacto sobre la ciudad.

3 Las intervenciones urbanas suelen requerir grandes inversiones de capital y largos plazos para su concreción, en parte debido a la materialidad misma de lo urbano. Esto dificulta los intentos de encuadrar estrictamente las intervenciones urbanas con las periodizaciones políticas.

4 Ejemplos de esto son la red caminera y la inversión en grandes obras públicas que cobraron enorme visibilidad en las obras para el Mundial de Fútbol de 1978.

cantidad de parques metropolitanos y plazas (Parques Alberdi, Interama (hoy Parque de la Ciudad), Roca, Chivilcoy; Plazas San Miguel de Garicoits, Falcón, Aramburu, Lonardi, Houssay, Monseñor de Andrea, Paseo Olleros, todos característicos por tener grandes superficies de cemento, fuentes ornamentales, desniveles y pérgolas de cemento); la construcción de autopistas (Perito Moreno y 25 de Mayo) y demolición de miles de viviendas por la construcción de autopistas; la construcción de grandes equipamientos como la terminal de ómnibus de Retiro, ATC, el Centro Cultural Recoleta, una serie de escuelas (se llegaron a construir 38 escuelas, características por la tipología de ladrillo a la vista)<sup>5</sup>; vivienda social bajo la forma de *grandes conjuntos* (particularmente, los conjuntos Soldati y Piedrabuena, que entre ambos sumaban más de 5.000 viviendas); y la demolición de grandes equipamientos considerados obsoletos o inconvenientes por su ubicación como hospitales (Salaberry), frigoríficos (Lisandro de la Torre), la planta municipal incineradora de residuos de Nueva Pompeya, el estadio de San Lorenzo, el cierre de la *quemá*<sup>6</sup>, etc. A su vez, muchos de estos equipamientos fueron convertidos en espacios verdes.



**Figura 1.** Plaza San Miguel de Garicoits, Estudio Serra y Valera. Las plazas del período se caracterizaron por su diseño novedoso con grandes superficies de cemento, fuentes ornamentales, desniveles y pérgolas de cemento. Fuente: Fèvre (s.f.)

También se produjeron ensanches de avenidas (como San Juan, Independencia y 9 de Julio, entre otras), construcciones de estacionamientos (muchos de ellos subterráneos), se descentralizaron ciertos servicios tales como el Mercado Central (traslado a provincia), se conformó la Coordinación Ecológica Área Metropolitana Sociedad del Estado –Ceamse– (lo que implicaba la centralización de la recolección de residuos y su expulsión de la capital a la provincia de Buenos Aires). Se expulsó población de bajos recursos por medio de la liberalización de los alquileres (lo que implicaba la desregulación de los alquileres que regía –con modificaciones– desde el primer gobierno peronista y que supu-

so la expulsión de muchísimos inquilinos)<sup>7</sup> y fueron erradicadas violentamente las villas miserias<sup>8</sup>.

Esto, sin contar algunos proyectos trunco que de todas formas dejaron su marca en la ciudad: el relleno del río con escombros provenientes de las demoliciones para la construcción de autopistas, para realizar el Ensanche del Área Central (hoy devenido Reserva Ecológica); el cierre del Patronato de la Infancia y su posterior abandono; la traza de la Autopista 3, para la cual se llegaron a expropiar (y en muchas ocasiones demoler) unos 800 inmuebles que posteriormente, en su mayoría, fueron ocupados.

Un eje central de impacto fue el Código de Planeamiento Urbano de 1977 que enmarcaba muchas de las intervenciones antes citadas (como la construcción de autopistas, parques, etc.). El código, en correlación con la reestructuración económica del período, buscaba el alejamiento del perfil industrial de la ciudad y una orientación hacia un perfil residencial (en términos restrictivos), de servicios y de negocios (Oszlak, 1991; Ciccolella, 1999; Gorelik, 2004). Por medio del código se desincentivaba o restringía a ciertas zonas muy específicas la presencia de industrias en la ciudad, se premiaba la construcción en perímetro libre permitiendo mayor altura<sup>9</sup>, se proponía la construcción de un sistema de parques en consonancia con otras políticas *ambientalistas*<sup>10</sup> (por ejemplo, la prohibición de incinerar basura en la ciudad), se alentaba la construcción de grandes equipamientos en el sur por medio del englobamiento de parcelas y se reglamentaba la expulsión de ciertos usos industriales considerados nocivos para el área urbana (por ejemplo, la prohibición de faenar ganado en la ciudad, lo que implicaba la expulsión de mataderos y, eventualmente, de frigoríficos).

A continuación analizaremos dos casos específicos de políticas urbanas en dictadura, en los que se pone de manifiesto los diversos entes que intervienen, los efectos en ocasiones contradictorios de las políticas e intervenciones que se realizan, así como la capacidad de diversos actores sociales de modificar e incluso impedir la implementación de acciones promovidas por el poder militar.

5 Según Silvestri y Gorelik (2000) solo se finalizaron 24.

6 Enorme basural a cielo abierto que se ubicaba en la zona sur de la ciudad.

7 El precio de los alquileres era regulado por el Estado desde 1943. La Ley de Normalización de Locaciones Urbanas de 1976 supuso la desregulación de los mismos, dejándolos al libre juego de mercado. Esto implicó un sideral aumento del precio de los alquileres, afectando a 186.500 grupos familiares de locatarios (Oszlak, 1991). Un gran porcentaje de los inquilinos se vieron obligados a abandonar la ciudad.

8 La erradicación de villas miserias implicó el desplazamiento de aproximadamente 150.000 personas por métodos violentos.

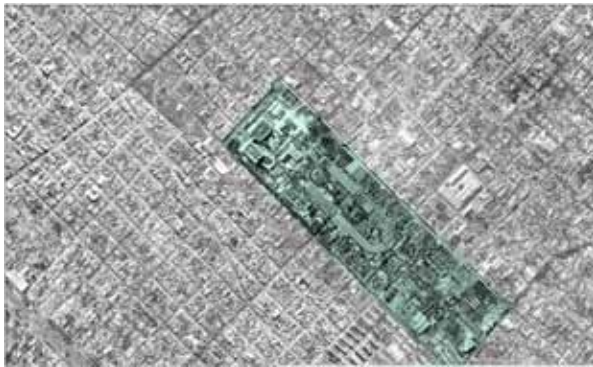
9 La incentivación del perímetro libre como tipología que habilitaba la construcción en altura cobró particular visibilidad en barrios como Belgrano, que sufrió, en ciertos sectores, una transformación vertiginosa, caracterizada por la construcción de “torres”.

10 El tema ambiental comienza a surgir con fuerza a partir de su emergencia en las agendas de reuniones y organismos internacionales: en el Club de Roma (1972) y la Conferencia de Estocolmo, del mismo año, se trata con fuerza la cuestión de la problemática ambiental y la preocupación por los “límites del crecimiento”. A su vez, la Conferencia de Vancouver instala la noción de “hábitat” (Novick, 2003). A nivel local, el plan “Sistema Metropolitano Bonaerense” (1979) incorpora por vez primera formalmente el tema ambiental en la agenda urbana (Novick, 2003).



### 3. Mercado, frigorífico y parque. Destinos cruzados (I) para el barrio de Mataderos

Entre agosto y septiembre de 1977 se publican dos decretos con fuertes consecuencias para el barrio de Mataderos. El primero, del 5 de agosto de 1977, ordenaba la clausura, demolición y liquidación de los bienes del Frigorífico Lisandro de la Torre. El segundo, del 22 de septiembre de 1977, ordenaba el traslado del Mercado Nacional de Hacienda al Partido de Mercedes<sup>11</sup>. El frigorífico y el mercado trabajaban de modo asociado, en predios contiguos e interconectados. De hecho, los terrenos donde se construyó el frigorífico pertenecían originalmente al Matadero Municipal, luego devenido en Mercado de Hacienda. El Frigorífico ocupaba 16 hectáreas mientras que el mercado ocupaba en ese entonces 44 hectáreas. En tanto trabajaban de modo asociado y con edificios conectados, constituían ambos un continuo de 60 hectáreas.



**Figura 2.** Vista aérea de Mataderos en 1965. Aparecen remarcados el frigorífico y el mercado. Fuente: elaboración propia con base en imagen del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2010).

La idea de trasladar el Mercado de Hacienda ya había sido planteada con anterioridad, en el gobierno de Frondizi (1958-1962), pero cobró fuerza en el contexto de la dictadura militar junto con la voluntad de liquidar el frigorífico en coherencia con intereses de las diversas esferas del gobierno dictatorial. Por un lado, ambas decisiones se vinculaban a la voluntad de racionalizar, liquidar o reducir ciertos entes estatales vinculados a políticas previas de control e intervención por parte del Estado. Vinculado a esto, cabe señalar el intento de descentralizar ciertas actividades consideradas perniciosas para la ciudad de Buenos Aires. Por otra parte, se encuentra la voluntad de desarrollar, en términos

urbanísticos a la ciudad de Buenos Aires y, a su vez, las preocupaciones ambientales respecto a la ciudad que buscaban, entre otras cuestiones, deshacerse de viejos equipamientos urbanos considerados anacrónicos y contaminantes. También, en la política dirigida hacia el sector del comercio de carnes, se buscaba liberalizar, racionalizar y eliminar los entes deficitarios, con lo cual la continuidad de funcionamiento del mercado y su traslado a un emplazamiento más adecuado en términos ambientales y más avanzado en cuanto a los técnicos, era coherente, al tiempo que las características del frigorífico resultaban obsoletas para su recuperación. El tema está atravesado, a su vez, por el hecho de que el general Jorge Rafael Videla<sup>12</sup> incentivaba particularmente el traslado del mercado en tanto este se realizaría al partido de Mercedes, su lugar de nacimiento, y consideraba que la instalación del mercado beneficiaría económicamente a la zona. Este último factor era el motor central e inicial para que se produjera el traslado. La gestión del traslado fue encarada por interés de Videla, y no era un tema prioritario a los ojos del Secretario de Agricultura del momento, más interesado en la liberalización del comercio exterior y del sistema cambiario para el comercio del agro y en dismantelar los antiguos frigoríficos. En este marco de confluencia de varios intereses, el traslado del Mercado de Hacienda y la liquidación del frigorífico resultaban procesos lógicos para los lineamientos de la dictadura, tanto a nivel económico, como político y a urbano. Ambos procesos fueron llevados adelante por la Secretaría de Agricultura, que dependía del Ministerio de Economía a nivel nacional.

En contrapunto, en el ámbito municipal, eran otros los designios para el área de Mataderos. El Código de Planeamiento Urbano aprobado en 1977 le asignaba al entorno del mercado y el frigorífico usos industriales y de grandes equipamientos, antes de conocerse las decisiones nacional de liquidar el frigorífico y trasladar el mercado. El *zoning* estricto que indicaba el código en toda la ciudad no alentaba la mixtura de actividades sino, más bien, la compartimentación de los usos en la ciudad. Así, el Código de Planeamiento designaba para Mataderos una zonificación de equipamientos e industrias, continuando con el tradicional entramado industrial que existía en torno al mercado. A los alrededores del mercado y el frigorífico se les asignó la zonificación I1, E2 y E3, lo cual da cuenta de que desde la órbita municipal no se pensaba en términos de renovación urbanística del área, sino, más bien, en términos de continuidad con los usos tradicionales del sector<sup>13</sup>. Esta zonificación, a su vez, restringía la presencia de residencias en el área. Si bien el propio código prohibía las actividades desarrolladas por el frigorífico, y preveía su eventual traslado, no daba cuenta de ninguna modificación respecto al mercado.

Una vez clausurado el frigorífico, los terrenos serían vendidos a privados. La idea a nivel municipal era destinar el área a usos industriales no conformes en otras zonas de la ciudad<sup>14</sup>. Sin

11 El Mercado de Hacienda es el ente en el que se centraliza la compra y venta de ganado. Los productores ganaderos o, la mayor parte de las veces, los consignatarios (quienes venden y compran el ganado en consignación), llevan el ganado al mercado y allí se determina su precio de acuerdo con la puja de los compradores (frigoríficos, supermercados, etc.) en relación a la oferta del día o de acuerdo con el arreglo privado entre vendedor y comprador. El precio estipulado en Liniers día a día funciona como precio de referencia para el resto de las operaciones en el ámbito nacional.

12 Presidente de facto entre 1976 y 1981.

13 I1, E2 y E3 son zonificaciones para industrias y grandes equipamientos.

14 El nuevo código señalaba algunas actividades como "no conformes" para ciertos distritos, lo cual implicaba que éstas pudieran seguir trabajando pero con ciertas restricciones, como no poder realizar mejoras o ampliaciones en sus establecimiento. Incentivaba que se trasladaran a las zonas industriales y de equipamientos donde estas actividades estuvieran permitidas.

embargo, una vez conocida la noticia del traslado del mercado, la municipalidad intenta reacomodarse respecto a esta suerte de renovación urbana que se impulsaba en el nivel nacional destinando una fracción de 9 hectáreas de lo que eran los terrenos del frigorífico para la construcción de un Parque Polideportivo, que fue inaugurado el 20 de septiembre de 1980 por el entonces intendente de la ciudad de Buenos Aires, el brigadier Cacciatore<sup>15</sup>. La construcción del Parque Alberdi se vincula con varias preocupaciones urbanas contemporáneas que se entrecruzan y consolidan en la dictadura y se hacen evidentes en el Código de Planeamiento de 1977: el alejamiento del carácter socio productivo de la ciudad y su perfilamiento como espacio de residencia y servicios, la cuestión de la calidad ambiental de la ciudad y la creación de un Sistema Regional de Parques Recreativos. En términos del intendente Cacciatore (1993), la decisión de construir un parque se tomaba a partir de la decisión, a nivel nacional, de trasladar el Mercado de Hacienda. La construcción de un parque en esos terrenos se vincularía entonces con la voluntad de acompañar la medida municipal, intentando modificar el perfil del área. Sin embargo, como se mencionó previamente, el Código de Planeamiento promulgado en 1977 preveía para el área usos industriales y de equipamientos y restringía los posibles usos residenciales, confinando al área a continuar con su perfil industrial.

A su vez, a nivel nacional pero desde otra repartición (Ministerio de Cultura y Educación) se declara Monumento Histórico al Antiguo Edificio de Administración de los Mataderos (parte del predio del Mercado de Hacienda), resguardando una pequeñísima parte del mercado que, según la idea original, debía ser completamente demolido.

Si bien el traslado del mercado y la clausura del frigorífico eran políticas vinculadas y decididas por la misma cartera (Secretaría de Agricultura), tuvieron desarrollos disímiles. La clausura y demolición del frigorífico fue concretada velozmente, sin posible oposición por parte de los trabajadores ni de la Corporación Argentina de Productores de carne, organismo del cual dependía el Lisandro de la Torre desde su privatización en 1959 y que se había encargado de vaciar financieramente el frigorífico y disminuir su injerencia en el mercado de carnes. La Corporación Argentina de Productores de Carne había sido intervenida luego del golpe de Estado, y la actividad sindical había sido prohibida, razón por la cual se trataba de dos actores sin capacidad de reacción. El frigorífico, por lo tanto, fue demolido velozmente. El mercado, en cambio, si bien era de propiedad estatal, contaba con un actor con fuerte capacidad de resistencia: los consignatarios de hacienda, empresarios provenientes de las familias más tradicionales y ricas del país. El fuerte *lobby* realizado por ellos en ámbitos estatales y medios de comunicación contribuyó a frenar el proceso del traslado. La oposición al traslado llegó a ser manifestada con virulencia al general Videla, por medio de una nota de los consignatarios:

[...] los mercados, como el de Liniers, *no se forman por decreto* [...] ¿Se justifica imponer semejante esfuerzo al erario público, ante la evidente desproporción que existe entre la

inversión a realizar y la remota posibilidad de lograrse que el mercado funcione a pleno en Mercedes? ¿Si el nuevo mercado fracasa como tal por insuficiente concurrencia de usuarios, reconocerán su responsabilidad quienes estimulan el traslado del actual ente nacional a dicha zona? (Centro de Consignatarios de Hacienda, 1978).

El freno del traslado también se debió a las dificultades del Estado de llevarlo adelante en un momento de crisis financiera y búsqueda de mayor austeridad en las inversiones. Se compraron las tierras en Mercedes, se realizó un concurso para el nuevo mercado y se eligió un proyecto ganador, pero el mercado nunca dejó de funcionar en la ciudad de Buenos Aires.

El área quedó marcada por esta transformación incompleta: el mercado siguió funcionando como hasta ese entonces, con su recova declarada monumento histórico. Contiguo al mercado, donde antes funcionaba el frigorífico se construyó el parque Alberdi, de dimensiones metropolitanas y con un polideportivo en su interior. En el resto del terreno que fuera el Lisandro de la Torre se instaló, en la década de los noventa, una planta de la empresa de medicamentos Roemmers, como símbolo de las nuevas industrias *limpias* promovidas para el área. El área sigue teniendo zonificación industrial, restringiendo la posible instalación de residencias. Sin embargo, el mismo código de 1977 había desalentado severamente la presencia de ciertas industrias en la ciudad, particularmente aquellas más típicas del barrio, ligadas al procesamiento de carne y cuero, lo cual dejó como saldo, en la actualidad, una zona bastante restringida en sus posibles desarrollos.

Retomando los planteos iniciales, la intervención de tres reparticiones distintas sobre la misma área (la Secretaría de Agricultura de Nación, la Municipalidad de Buenos Aires y el Ministerio de Cultura y Educación de Nación) sumada al fracaso del traslado, dieron como resultado una paisaje en el que se materializaron diversas lógicas de intervención.

## 4. Autopistas y (destrucción de) patrimonio: destinos cruzados (II).

Las autopistas fueron, sin lugar a dudas, unas de las obras más controvertidas de la dictadura para la ciudad de Buenos Aires. En términos urbanos significaban el fuerte incentivo a la utilización del automóvil individual, suponían la demolición de miles de viviendas y la violenta ruptura de la trama urbana de los barrios, consolidando un foco de contaminación del aire y problemas referidos a aspectos visuales y sonoros en zonas residenciales. Lejos de tratarse de una iniciativa aislada, el Plan de Autopistas era parte de una serie de medidas que favorecían el uso del transporte automotor, entre ellas la construcción de estacionamientos subterráneos en varias zonas de la capital y el ensanche de avenidas y calles.

<sup>15</sup> Intendente de facto de la ciudad de Buenos Aires entre 1976 y 1982.



**Figura 3.** Demoliciones para la construcción de autopistas. Fuente: Zicovich Wilson, 1983, p. 66.

La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y el Gobierno de la Nación emprendieron de modo conjunto la realización del Plan de Autopistas Urbanas que inicialmente preveía la construcción de 9 autopistas que atravesarían la ciudad de Buenos Aires. De esas nueve autopistas se finalizaron solo dos. En junio de 1977 se realizó la licitación internacional para la construcción de las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno, que comenzaron a construirse en 1978 y fueron finalizadas en 1980 (AUSA, 2010). Se comenzó también con la obra de la Autopista Central, que atravesaría la ciudad siguiendo la línea del Acceso Norte. En este último caso se llegaron a expropiar cientos de inmuebles y demoler otros tantos, pero la obra quedó inconclusa.

Lejos de ser una iniciativa sin antecedentes, cabe señalar que las propuestas de autopistas eran un tópico recurrente en distintos planes y propuestas de planificación urbana para la ciudad de Buenos Aires. De este modo, el ingeniero Guillermo Laura, quien, desde 1976 hasta 1981, se desempeñó como secretario de obras públicas de la ciudad de Buenos Aires había publicado unos años antes, en 1970, un libro titulado *La ciudad arterial*, en el cual se trataba ampliamente la cuestión de las autopistas. Sin embargo, los planes previos al código preveían la realización de tan solo tres autopistas, de las cuales solo una atravesaba el tejido urbano<sup>16</sup>.

Siguiendo los interrogantes del presente artículo cabe analizar el plan de autopistas como parte de un caso de políticas cruzadas donde diferentes organismos estatales operan sobre la ciudad a partir de lógicas e intereses distintos. Aquel plan supuso la destrucción de vastas áreas de la ciudad a partir de las demoliciones efectuadas por la construcción de autopistas. Las políticas cruzadas, ligadas al accionar de distintas reparticiones estatales y lógicas técnicas, en este caso, tienen que ver con que poco tiempo después de las demoliciones destinadas a las autopistas, algunas de esas mismas áreas comienzan a ser objeto de políticas de protección de patrimonio. Estas políticas fueron desarrolladas por organismos estatales distintos a los encargados de la implementación del Plan de Autopistas. En algunos casos fue el Ministerio de Cultura y Educación Nacional, a través de la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos, el que actuó declarando como patrimoniales ciertos edificios. Con anteriori-

dad, el Museo de la Ciudad venía desarrollando investigaciones sobre preservación y, posteriormente, en 1979, se formalizó para la ciudad de Buenos Aires una Comisión Técnica Permanente para la Preservación de Zonas Históricas de la Ciudad, conformada por el Museo de la Ciudad y el Consejo de Planificación Urbana. A su vez, el propio Código de Planeamiento de 1977, en su sección octava, recogía la posibilidad de que la municipalidad, a través del Consejo de Planificación Urbana, programase y planificase la recuperación, restauración, saneamiento y salvaguarda de áreas conservables por razones históricas, estéticas o paisajísticas.

La ordenanza de preservación del distrito U24<sup>17</sup> de 1979 plantea un vínculo con la ciudad existente distinto al postulado por el Plan de Autopistas Urbanas. Mientras este último procedía a demoler áreas existentes a partir de onerosas expropiaciones, dentro de una tradición que en el universo de la planificación urbana se remonta a personajes como Hausmann –actuante en París– y Moses –cuya actividad se desarrolló en Nueva York–, la U24 preservaba un área compuesta por 144 manzanas, correspondientes a los antiguos barrios de Catedral al sur, San Telmo, parte del de la Concepción y Avenida de Mayo. Justamente, se trata de un área que había sido objeto de las demoliciones producidas por el Plan de Autopistas.



**Figura 4.** Distrito U24 según la delimitación de 1979. Fuente: Loures Seoane (1997: 111).

El contenido de aquella normativa había sido elaborado por la Comisión Técnica Permanente, e incluía, entre otros aspectos, la conservación de la estructura catastral existente prohibiendo subdivisiones e integraciones, el mantenimiento del ancho de calles y veredas, la preservación del paisaje edilicio y la construcción de las fachadas sobre la línea municipal (Silvestri y Grementieri, 2004)<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Ordenanza número 34956 del 25 de julio de 1979.

<sup>18</sup> La ordenanza buscaba los siguientes objetivos:

"[...] a) preservar la zona histórica de la destrucción y/o degradación entendiendo a la misma como conjunto histórico-social-arquitectónico; b) integrar al patrimonio histórico y cultural el contexto de la ciudad, confiándole una función activa y compatible; c) restituir al área su función primitiva y esencial, es decir residencial, erradicando aquellos usos no compatibles con el original que encontraron su ubicación en la misma en la etapa de depresión económica y deterioro

<sup>16</sup> Nos referimos a la versión preliminar del código, presentada en 1973.



## 5. Reflexiones finales

Sin embargo, diversos actores sociales guiados por lógicas de acción dispares (Pírez, 1995) se manifestaron en contra de la U24. En efecto, ese fue el caso de diversos actores económicos vinculados a la actividad inmobiliaria quienes se opusieron públicamente a tal medida identificándola como un ataque a la propiedad privada en tanto limitaba los usos de las propiedades de la zona, impedía demoler construcciones preexistentes y dificultaba la posibilidad de introducir modificaciones arquitectónicas en las fachadas con lo cual se desvalorizaban los precios de las propiedades.

En esa dirección, merece citarse la posición de Rodolfo Vinelli, titular de una relevante empresa inmobiliaria del período:

Arrojar por la borda a los tecnócratas, burócratas y cuerpos de empleados dirigistas de evidente connotación izquierdizante, cuyas ideas fijas son las de demoler la institución del derecho de propiedad [...] y a los teóricos que quieren convertir parte de la ciudad en un museo histórico de sociedad, desidia y ruinas y que con sus expresiones altisonantes de reciclaje consiguen que se dicten ordenanzas que prohíben la demolición [...] (Vinelli, 1981, citado en Magadán, 2003: 35).

Junto a las reacciones adversas sostenidas por actores sociales guiados por la lógica de la ganancia, cabe indicar la posición ambivalente que algunos planificadores urbanos postulaban frente a la U24. En efecto, esta posición era defendida, asimismo, por la Sociedad Central de Arquitectos, organismo que agrupa a gran parte de los arquitectos locales:

La iniciativa de conservar y preservar el patrimonio arquitectónico-urbanístico es un aporte cultural valioso, aunque no puede desconocerse que la delimitación y la regulación de tales distritos debe efectuarse con cuidada precaución, para no generar conflictos adicionales a la necesaria evolución de la estructura urbana (Sociedad Central de Arquitectos, 1982: 14)

En respuesta a estos reclamos, no demasiado tiempo después, en 1982 y tras una campaña pública agresiva en contra de la normativa, el área fue reducida prácticamente a la mitad de su extensión: de 144 manzanas pasó a 74 (Loures Seoane, 1997)<sup>19</sup>.

La reducción del área abarcada por la U24 conformó a los actores inmobiliarios, sin embargo no ocurrió lo mismo con la Sociedad Central de Arquitectos y algunos planificadores urbanos que señalaron que esa medida aún resultaba incoherente con la evolución urbana de la ciudad de Buenos Aires en tanto no permitía la posibilidad de albergar funciones administrativas en el área, incluso en la zona desafectada de la U24.

físico; d) funcionalizar y flexibilizar el uso de los edificios existentes en sus variadas tipologías, dotándolos de los necesarios niveles urbanísticos y de habitabilidad; e) compatibilizar e incentivar la inserción de la arquitectura contemporánea para no interrumpir una de las características destacadas del desarrollo urbanístico caracterizado por la superposición de épocas y estilos; f) redistribuir la red vial interna de acuerdo a los propósitos funcionales de la presente propuesta compatibilizándola con la red general [...]” (Comisión Técnica Permanente para la Preservación de Zonas Históricas de la Ciudad de Buenos Aires, 1983: 35-36).

19 Se trata de la ordenanza 37.617 del 26 de abril de 1982 que modifica el Distrito U-24.

El repaso por las intervenciones urbanas de la última dictadura pone en evidencia ciertas características propias del período: la ejecución de un repertorio ecléctico de políticas. En términos de Pando et al. (2004) el período de la dictadura se caracterizó por conjugar lineamientos que continuaban con el período expansivo y otros elementos que se insertaban en los lineamientos posexpansivos, aspectos que en alguna medida podrían considerarse contradictorios (Domínguez, 2005). Así, muchas de las iniciativas de Cacciatore se encuadran en la tradición modernizadora-planificadora, retomando planes y proyectos previos: el Código de Planeamiento, la zonificación, la construcción de autopistas, la construcción de escuelas y espacios verdes (Pando et al., 2004). Al mismo tiempo, muchas políticas con efectos urbanos se vinculaban, por el contrario, con el decaimiento de ese ciclo expansivo: los procesos de desindustrialización de la ciudad, las políticas económicas que desincentivaban la actividad industrial y crecimiento del sector terciario, la consideración de la ciudad por fuera de una análisis territorial más amplio, las medidas vinculadas a la preservación del patrimonio y al cuidado ambiental, el énfasis en la ciudad como espacio residencial para los sectores de mayores ingresos y la consiguiente expulsión de sectores populares a través de mecanismos diversos.

La diversidad de los procesos urbanos llevados adelante por la dictadura militar, sostenidos por miradas distintas y en ocasiones contradictorias en torno a la ciudad, se vincula con varias cuestiones. Por un lado, la heterogeneidad que caracterizó al gobierno de la última dictadura militar debido a que en ella participaban funcionarios de diversas ideologías y tradiciones. En términos de Canelo (2008) “muy lejos de encarnar un poder monolítico, la alianza cívico-militar que encabezó el Proceso fue un conjunto heterogéneo y conflictivo” (Canelo, 2008: 17). Es importante destacar que, como en cualquier otro gobierno, la dictadura estaba conformada por pensamientos y posicionamientos heterogéneos, con fuertes contradicciones internas y pujas por la toma de decisiones. Esta característica se manifiesta también en las decisiones en torno a la ciudad y en las lógicas técnicas de intervención sobre ella. A su vez, para el tema específico de los procesos urbanos, es importante considerar las temporalidades extensas de ciertos procesos que involucran a la ciudad. Silvestri y Gorelik (2000: 461) afirman que “[...] la ciudad, por su carácter de artefacto material, somete a las dimensiones sociales, políticas y culturales a la prueba de la larga duración [...]”. Los proyectos urbanos, los reglamentos que rigen el funcionamiento y los usos del espacio y la disposición física de la ciudad son elementos que exigen un período muy amplio para poder modificarse. En este sentido se encuadran los vínculos de la dictadura con tradiciones e iniciativas que la precedían<sup>20</sup>.

Lo que quizá sí represente una marca propia de la dictadura fue la capacidad de concretar numerosas obras de carácter faraónico en la ciudad. Esto se vincula con el contexto dictatorial

20 Y en este sentido, algunas cuestiones que han quedado identificadas fuertemente con la dictadura (como el Código de Planeamiento, el Mundial de Fútbol, las autopistas, etc.) venían planteándose y desarrollándose con anterioridad.



como facilitador para llevar adelante procesos políticos complejos, de gran magnitud, en tanto se eludían los consensos imprescindibles en un régimen democrático, y se anulaban oposiciones que en otras coyunturas políticas habrían tenido mayor peso, poder y voz. Esto se relaciona, a su vez, con una fuerte voluntad de acción transformadora respecto al espacio urbano, voluntad que en ocasiones priorizaba las obras concretas sobre los planes a largo plazo (Domínguez, 2005).

Respecto a los casos analizados, es posible puntualizar algunas cuestiones. Como primer señalamiento para el caso del mercado, cabe indicar que la orden de traslado no constituye una política urbana en sí misma sino una política con efectos urbanos. Se trataría, en todo caso, de una política de reorganización territorial propia del ciclo expansivo. A su vez, se articularía a elementos del ciclo pos expansivo, como la preocupación por temas ambientales y la búsqueda de descentralización de ciertos servicios. Algo similar ocurre con el caso de las autopistas y la protección del patrimonio en el mismo sector. En términos de Domínguez Roca (2005) mientras la construcción de autopistas, el ensanche de avenidas y la creación de estacionamientos subterráneos se vinculan a la permanencia de planteos típicos de la planificación funcionalista, iniciativas como la U24 y la preocupación por el patrimonio arquitectónico y urbano marcan ciertas diferencias con los planes elaborados durante las décadas anteriores.

Para el caso del mercado, resulta útil traer a colación la distinción realizada por H. Torres (2006) respecto a políticas urbanas implícitas y explícitas. En tanto políticas económicas de organización y renovación orientada hacia muchas ramas de actividades productivas, el proceso analizado no constituiría una política urbana en sentido explícito, sino una política pública con importan-

tes efectos urbanos, que Torres llama política urbana implícita. Si bien la norma menciona al desarrollo urbano como uno de sus objetivos, está claro que no se trata de la motivación prioritaria para llevar adelante la medida. Por su parte, aquellas políticas urbanas explícitas llevadas adelante para el área entraban en cierta contradicción con la política dispuesta a nivel nacional. Para el caso analizado se advierten las contradicciones entre las políticas urbanas implícitas y explícitas y la superposición de diversos entes estatales operando con lógicas distintas. Las *contradicciones* entre iniciativas diversas, realizadas desde diferentes ámbitos estatales y apoyadas en distintas lógicas técnicas reaparecen, como vimos en el Plan de Autopistas Urbanas y la posterior ordenanza (U24) de protección patrimonial, desarrollada en una de las áreas que había sido objeto de demolición. En ambos casos se advierte cómo, decisiones tomadas en distintos niveles, por variados motivos y con lógicas diversas, inciden fuertemente sobre el espacio urbano. Por otra parte, sin duda se advierten en estos procesos ciertas novedades que se hacen a las formas de pensar e intervenir la ciudad: la preocupación ambiental, la protección patrimonial, la búsqueda de descentralización, la búsqueda de desindustrializar la ciudad y de incentivar el desarrollo urbano por medio de manos privadas.

Por último, los dos casos muestran que más allá de la concentración de poder que suponen los regímenes autoritarios de este tipo, existían actores sociales con capacidad para alterar e incluso impedir proyectos y políticas promovidas desde las esferas estatales, tal como lo hemos indicado en relación con la imposibilidad de trasladar el Mercado de Hacienda y la modificación que sufrió la U24. Estos actores conformaban parte de la base política, social e ideológica que apoyaba al régimen dictatorial, por lo cual, su opinión y oposición a ciertas políticas tenía impacto directo sobre la toma de decisiones.

## Bibliografía

- AUSA (2010). "Historia". Consultado el 30 de octubre de 2010 en: <http://www.ausa.com.ar/site/subpagina.asp?IdSeccion=9&IdSub=37>
- BASUALDO, Eduardo (2006). *Estudio de historia económica argentina desde mediados de siglo XX a la actualidad*. Buenos Aires: Flacso. Siglo XXI.
- CACCIATORE, Osvaldo (1993). *Sólo los hechos*. Editorial Metáfora: Buenos Aires.
- CANELO, Paula (2008). "Las dos almas del proceso. Nacionalistas y liberales durante la última dictadura militar argentina (1976-1981)". En: *Páginas Revista Digital de la Escuela de Historia*. No. 1, pp. 69-85. Rosario: Universidad Nacional de Rosario.
- CASTELLANI, Ana (2009). *Estado, empresas y empresarios. La difusión de ámbitos privilegiados de acumulación en la Argentina entre 1966 y 1989*. Buenos Aires: Prometeo.
- CENTRO DE CONSIGNATARIOS DE HACIENDA (1978). "Nota al Excelentísimo Señor Presidente de la Nación Jorge Rafael Videla". 23 de febrero de 1978, Buenos Aires.
- CICCOLELLA, Pablo (1999). "Globalización y dualización en la región metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa". En: *Eure*, vol. 24, No. 76, pp. 5-27, Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- COMISIÓN TÉCNICA PERMANENTE PARA LA PRESERVACIÓN DE ZONAS HISTÓRICAS DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (1983). "Zona U-24". En: *Nuestra Arquitectura*, año 52, No. 518, pp. 34-40, Buenos Aires.
- DOMÍNGUEZ ROCA, Luis (2005). "Planes urbanos y transporte en la Ciudad de Buenos Aires". En: *Scripta Nova Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. 9, No. 194, Barcelona: Universidad de Barcelona. Consultado el 21 de abril de 2010 en: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-9.htm>
- FÈVRE, F. (s/f) *Serra-Valera: un nuevo paisaje urbano*. Buenos Aires: Ediciones Unión Carbide.
- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (2010) *Mapa interactivo de Buenos Aires*. Consultado el 10 de febrero de 2010 en: <http://mapa.buenosaires.gov.ar/>
- GORELIK, Adrián (2004). *Miradas sobre Buenos Aires: historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires: Siglo

- XXI.
- LAURA, Guillermo (1970). *La ciudad arterial*. Buenos Aires: Artes Gráficas Cassese-Carra.
- LIERNUR, Francisco (2001). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- LOURES SEOANE, María (1997). *Buenos Aires: centro histórico y crisis social*. Alicante: Editorial Club Universitario.
- MAGADÁN, Marcelo (2003). *Buenos Aires, planeamiento urbano y patrimonio cultural. Una mirada retrospectiva sobre la gestión del centro histórico*. Consultado el 17 de octubre de 2010 en: <http://www.magadanyasociados.com.ar/pdf/CU11.pdf>
- MÜLLER, Alberto y RAPETTI, Martín (2001). "Un quiebre olvidado: la política económica de Martínez de Hoz". En: *Revista Ciclos*, No. 21, pp. 1-18. Buenos Aires: Facultad de Ciencias Económicas.
- NOVICK, Alicia (2003). "Espacios y proyectos. Oposiciones, hegemonías e interrogantes". En: NOVICK, Alicia (ed.) *Las dimensiones del espacio público: problemas y proyectos*. Buenos Aires: SP-GCBA Akian, pp. 65-73.
- NOVICK, Alicia y CHIARELLO, Analia (2004). "Código". En: LIERNUR, Jorge y ALIATA, Fernando (comps.) *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*. Buenos Aires: AGEA, pp. 98-100.
- OSZLAK, Oscar (1991). *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*. Buenos Aires: Cedes-Humanitas.
- PALERMO, Vicente y NOVARO, Marcos (2002). *La dictadura militar (1976/83)*. Buenos Aires: Paidós.
- PANDO, Horacio et ál. (2004). "Buenos Aires". En: LIERNUR, Jorge y ALIATA, Fernando (comps.) *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*. Buenos Aires: AGEA, pp. 188-213.
- PÍREZ, Pedro (1995). "Actores sociales y gestión de la ciudad". En: *Ciudades*, No. 28, pp. 8-14. México: Red Nacional de Investigadores urbanos.
- QUIROGA, Hugo (2004). *El tiempo del Proceso. Conflictos y coincidencias entre políticos y militares. 1976-1983*. Rosario: Fundación Ross.
- SÁBATO, Hilda (2002). "Una reflexión sobre la sociedad". En: *Revista Puentes*. No. 7, pp. 55-57, La Plata.
- SILVESTRI, Graciela y GORELIK, Adrián (2000). "Ciudad y cultura urbana, 1976-1999: el fin de la expansión". En: ROMERO, José Luis y ROMERO, Luis Alberto (dir.) *Buenos Aires, historia de cuatro siglos*. Buenos Aires: Altamira, pp. 461-499.
- SILVESTRI, Graciela y GREMENTIERI, Fabio (2004). "Patrimonio". En: LIERNUR, Jorge y ALIATA, Fernando (comps.) *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*. Buenos Aires: AGEA, pp. 49-59.
- SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS (1982). "Carta al Sr. Del Cioppo respecto de la U-24". En: *Summa*, No. 176, p. 14. Buenos Aires,
- TORRES, Horacio (2006). *El Mapa Social de Buenos Aires (1940-1990)*. Buenos Aires: Ed. Dirección de Investigaciones, Secretaría de Investigación y Posgrado de la Facultad de Arquitectura, UBA.
- VEZZETTI, Hugo (2002). *Pasado y presente. Guerra, dictadura y sociedad en la Argentina*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- ZICOVICH WILSON, Sergio (1983). "Preservo, preservo ¿Qué preservas?". En: *Revista de la Sociedad Central de Arquitectos*, No. 126, agosto de 1983.