

# **El Plan de Construcción de Autopistas de la última dictadura militar argentina. Una aproximación desde La ciudad arterial.**

Tavella Gabriela.

Cita:

Tavella Gabriela (2011). *El Plan de Construcción de Autopistas de la última dictadura militar argentina. Una aproximación desde La ciudad arterial. XIII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Catamarca, Catamarca.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-071/337>

Número de la mesa: 50

Título de la mesa: Historia de la dictadura militar argentina (1976-1983)

Apellido y nombre de las/os coordinadores/as: Daniel Lvovich / Gabriela Aguila

Título de la ponencia: El Plan de Construcción de Autopistas de la última dictadura militar argentina. Una aproximación desde *La ciudad arterial*.

Apellido y nombre de la autora: Tavella Gabriela

Pertenencia institucional

Documento de identidad: 29986042

Correo electrónico: gabrielatavella@gmail.com

### **El Plan de Construcción de Autopistas de la última dictadura militar argentina.**

#### **Una aproximación desde *La ciudad arterial*.**

Durante la última dictadura militar se llevó adelante un importante reordenamiento del espacio en la Ciudad de Buenos Aires, mediante la creación o modificación de algunas normas y leyes<sup>1</sup> y la realización de diversas obras de infraestructura<sup>2</sup>. Esta intención de reorganización del espacio venía siendo planteada desde algunos años atrás pero sin superar el plano analítico. En este sentido, desde la década del 60' del siglo XX, se

---

<sup>1</sup> Se sancionó el Nuevo Código de Planeamiento Urbano (1977), que consistió en una propuesta integral de reordenamiento de la ciudad y era considerado un instrumento de modernización, orientado a dotar a la ciudad de una nueva infraestructura; se elaboró un nuevo código de edificación, que estableció menores criterios para el coeficiente “superficie edificada/superficie de terreno”, y que si bien implicó una reducción del costo de los terrenos, aumentó el valor de la unidad edificada. Estas medidas se enmarcan y relacionan en la práctica con otras sancionadas a nivel nacional o provincial: el gradual descongelamiento de los alquileres mediante la ley N° 21342; la sanción de la Ley de la provincia de Buenos Aires N° 8912 de Ordenamiento Territorial (orientada a regular los loteos populares); y se modificó la Ley de Expropiaciones N° 21.499, con el objetivo de facilitar la expropiación para la construcción de autopistas y la recuperación de espacios verdes en el conurbano bonaerense para la construcción del cinturón ecológico, entre otras.

<sup>2</sup> Entre las obras realizadas se destacan: la construcción de escuelas, parques y centros recreativos, la construcción o remodelación de plazas; la habilitación del predio destinado a la Reserva Ecológica, la construcción del parque de diversiones Interama, la erradicación de “villas de emergencia”, las políticas de relocalización industrial y la construcción de la terminal de micros para la ciudad. Además, muchas obras se realizaron con objeto del Mundial de Fútbol de 1978 (tanto en la Ciudad de Buenos Aires, como en las otras ciudades sede). En relación a este evento, en la Ciudad de Buenos Aires podemos mencionar la construcción y ampliación de hoteles, la remodelación de los estadios de River Plate y Vélez Sarsfield y la construcción del edificio de Argentina Televisora Color. En materia de transporte, se destaca la prolongación de la línea E de subterráneos y en respecto a la infraestructura vial las propuestas del gobierno municipal se orientaron al ensanchamiento, pavimentación y repavimentación de avenidas; la construcción de estacionamientos en el centro de la capital (algunos de ellos subterráneos), que se suman al Plan de Construcción de Autopistas.

elaboraron diversos planes que proponían una reforma integral de la ciudad, focalizados en una reestructuración del sistema de transporte.<sup>3</sup> Sin embargo, es recién con la llegada de la dictadura que se llevan a la práctica decisiones orientadas a la reorganización del espacio y se pone en marcha un Plan de Construcción de Autopistas (PCA) que ya venía siendo objeto de discusiones en los planes anteriores.

De todas las iniciativas desarrolladas durante la gestión municipal de Osvaldo Cacciatore (1976-1982), el PCA fue el proyecto de mayor envergadura y, en tanto medio para solucionar el “atraso” en materia de infraestructura vial, formó parte de una intención de modernización de la ciudad. Se dio a conocer a principios del año 1977 de forma intempestiva, y su ejecución se realizó de forma acelerada aunque solo se concretó de forma parcial (de las nueve autopistas proyectadas sólo se construyeron la Autopista 25 de mayo y la Autopista Perito Moreno). Uno de los principales impulsores del PCA fue secretario de Obras Públicas de la Ciudad de Buenos Aires entre 1976-1981, Guillermo Laura, quien en 1970 escribió el libro *La ciudad arterial*, en el cual proponía un proyecto de construcción de autopistas sobre el que luego se basó el iniciado en 1977.

Este trabajo forma parte de un objetivo más amplio que se propone indagar en que forma el PCA formó parte de un intento radicalizado de reorganización espacial durante la última dictadura militar. En este sentido, en el presente escrito se comenzará por contar brevemente parte de la historia de G. Laura (tanto profesional como personal) que resulta significativa para el proyecto en cuestión. Luego, se realizará una aproximación a *La ciudad arterial* con el propósito de contextualizar el proyecto de construcción de autopistas propuesto por Laura y aproximarnos a algunas de las ideas subyacentes al mismo, especialmente las referidas al desarrollo y al progreso.

---

<sup>3</sup> Los proyectos que propusieron un tratamiento integral del transporte fueron: El plan director para la Ciudad de Buenos Aires (1958 – 1965); El esquema Director – Año 2000 (1967 – 1969); el Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana; y el Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana (1972 - 1974). (Oszlak: 1991).

### **Guillermo Laura y su ciudad arterial**

En los siguientes apartados se realizará un breve recorrido por la vida de Guillermo Laura, mentor del PCA y uno de sus principales impulsores durante la última dictadura militar. Luego, nos introduciremos en el estudio de *La ciudad arterial*, aunque solo se rescatarán algunas dimensiones para el análisis del plan, con el objetivo de rescatar su dimensión histórica y política.

#### **Guillermo Laura, su historia.**

Guillermo Laura nació en Argentina en 1938. Realizó sus estudios en abogacía en la Universidad de Buenos Aires, y luego una maestría en Economía (en ESEADE). Trabajó como asesor jurídico en las obras de las represas de El Chocón y Salto Grande. El brigadier Osvaldo Cacciatore, en tanto intendente designado para la Municipalidad de Buenos Aires durante la dictadura militar, lo convocó para ocupar el puesto de Secretario de Obras Públicas, cargo en el que se desempeñó desde 1976 hasta 1981. Este personaje adquiere relevancia para el tema analizado, debido a que tuvo el privilegio de realizar un diagnóstico de la situación del tránsito, del sistema vial, teorizando sobre las causas y problemáticas del mismo, y siete años después pudo llevar su plan de construcción de autopistas a la práctica. Por lo que conocemos de este abogado argentino, podemos ver que estuvo toda su vida involucrado con la misma temática y trabajando para incidir en políticas públicas vinculadas con la infraestructura vial. De esta forma, resulta pertinente señalar algunos aspectos de su vida. En primer lugar, el impulso que Laura dio a la construcción de autopistas se vincula con su historia familiar. Su padre, Lauro Olimpio Laura también se encontraba comprometido con la “causa” de las autopistas. Laura (padre) fue un ingeniero vial que se desempeñó como jefe de inspectores de Vialidad Nacional durante la construcción de la autopista General Paz en 1937 y participó de la Organización del Plan Regulador de Buenos Aires de 1960, impulsando un plan de construcción de autopistas similar al que luego propuso su hijo durante la dictadura militar. Sin embargo, la red de autopistas que Lauro O. Laura pretendía construir era tan extensa, que fue criticado por pretender que “la gente entrara de la autopista al garaje” (Oszlak: 1991). Algunos años después, G. Laura retoma la propuesta del padre y escribe *La ciudad arterial*. Otros aspectos relevantes de la vida de G. Laura, refieren a su trayectoria laboral luego de la dictadura militar. Durante los años 1994 y 1996 la cercanía que tenía con el empresario Francisco Macri, permitió que pudiera presidir el directorio de Autopistas del Sol, desde el cual dirigió la construcción

de la nueva Autopista Panamericana. A partir de ese momento, se dedicó casi exclusivamente a difundir su “Proyecto 10” de autopistas interestatales, que fue enviado al congreso por el entonces presidente Carlos Menem. Según Laura, el proyecto no prosperó porque la Cámara de la Construcción y la Cámara de Concesionarios Viales incidieron para frenar el plan, y acusó al entonces Ministro de Obras y Servicios Públicos, Roberto Dromi, de recibir dinero para no llevarlo a cabo. Actualmente, Laura sigue activo y es presidente de la fundación Metas Siglo XXI, desde la cual impulsa un nuevo proyecto de Red Federal de Autopistas.

Guillermo Laura ha escrito diversos libros en materia de obra pública urbana y vial. Entre sus obras encontramos *El cinturón ecológico* (1978); *La provincia del Río de la Plata* (1980) en coautoría con Jaime Smart (ex ministro de justicia bonaerense de la dictadura) y Roberto Azaretto; *10.000 kilómetros de autopistas por 10 centavos* (1999) - en el que denuncia a Dromi por las presuntas coimas recibidas para no llevar adelante el proyecto que había propuesto-; *Metas para el Año 2010 - Argentinos a las Obras* (2002), entre otros. Por lo tanto, *La ciudad arterial* se enmarca dentro de las preocupaciones que persiguieron a Laura durante toda su vida profesional, y encontramos que la cuestión de las autopistas es una constante en sus propuestas de infraestructura vial.

#### *La ciudad arterial* como proyecto político.

Como el título lo indica, en la mencionada obra, se realiza una analogía entre el cuerpo humano y la ciudad, entre el sistema circulatorio y la red de autopistas. La propuesta reside en que las autopistas atraviesen la ciudad, tal como las arterias lo hacen en el cuerpo humano. *La ciudad arterial* se compone de diecisiete capítulos que recorren amplias temáticas: el proceso de urbanización y el estado del transporte en el mundo, análisis económicos y discusiones sobre distintos tipos de transporte: individual/colectivo, público/privado, las implicancias de la ejecución del plan de construcción de autopistas: las expropiaciones requeridas y sus consecuencias económicas y urbanas, entre otras.

En el libro se presenta a la construcción de autopistas de forma descontextualizada y despolitizada, algo que Laura explicita en otra de sus obras argumentando que “las autopistas no tienen ideologías”.<sup>4</sup> De esta forma, se produce una exaltación de las

---

<sup>4</sup> “Las autopistas no tienen ideologías” es el título de un capítulo de *10.000 kilómetros de autopistas por 10 centavos*, publicado en 1999, en Buenos Aires por la editorial Realidad Argentina.

autopistas en tanto “objeto técnico” por su funcionalidad o capacidad “intrínseca” de brindar soluciones a los problemas diagnosticados. En este sentido, y al contrario de cómo Laura planteaba la cuestión de las autopistas, es pertinente rescatar que los aspectos técnicos y los aspectos políticos de cualquier objeto, plan o política pública, no pueden pensarse de forma escindida sino que hay que rescatar el vínculo indisoluble existente entre ellos. Con aspectos técnicos nos referimos no solo a su implementación, sino también a las ideas que hay detrás del objeto técnico (en este caso autopistas), dado que toda cuestión técnica conlleva constitutivamente cuestiones políticas. Entre ambas dimensiones hay siempre un entramado de ideas, intereses, creencias técnicas y evaluaciones políticas que las vinculan. Técnica y política son como “dos puntas del mismo ovillo” y no podemos hablar de una de ellas desconociendo la otra porque siempre se encuentran íntimamente relacionadas. (Camou: 1997).

En los siguientes apartados se recorrerán las justificaciones con las cuales Laura propone la construcción de autopistas y se problematizará la cuestión del desarrollo y del progreso (urbano) a partir de la propuesta del PCA.

### Justificación

La justificación de la necesidad del PCA, se realizó mediante un diagnóstico de situación que rescataba el fuerte crecimiento de la población mundial en las grandes ciudades, específicamente en los países “subdesarrollados”. Este proceso en Argentina, se observaba en mayor medida en el Gran Buenos Aires, cuyo crecimiento guardaba relación con la presencia de establecimientos fabriles. Según las estadísticas citadas por Laura, no menos del 60% del volumen total de cargas que se movían en el país tenían origen o destino a la Provincia de Buenos Aires o se realizaban en ese sector. Por este motivo, era necesario un sistema de autopistas urbanas que permitieran garantizar ese transporte en condiciones de velocidad y seguridad, que luego se traduciría en menores costos. Por lo tanto, para Laura, la necesidad de existencia de las autopistas, se encontraba vinculada con el desarrollo industrial en un país “subdesarrollado” como la Argentina. En función de dicha situación, Laura postulaba que era función del estadista y del político prever este proceso valiéndose del urbanismo. El objetivo debía ser poder controlar y prever mediante la planificación, los problemas que causarían un crecimiento desmesurado de la población y, como consecuencia, del flujo de automóviles desde y hacia las áreas urbanas.

La planificación urbana, en especial una que contemplara la infraestructura vial, se convertía en una necesidad que, según el autor, no venía siendo contemplada desde hacía varios años. Laura destacaba la poca inversión caminera de los últimos tiempos, tomando como punto de partida el período 1934-1938, siendo este último año a partir del cual la misma comenzó a descender. Resulta interesante que el período tomado como referencia, es en el cual había comenzado la construcción de la Avenida General Paz (en la cual había participado su padre) y que puede señalarse como la última gran obra vial de importancia para la ciudad hasta el momento en el que Laura escribe *La ciudad arterial*.

#### Subdesarrollo, modernización y desarrollo urbano

En *La ciudad arterial*, se encuentra una referencia constante a Estados Unidos y a su proyecto de construcción de autopistas. Dichas referencias se vinculan con una intención manifiesta por parte del autor de abandono del “subdesarrollo” y con la necesidad de ingreso a la “modernidad” que se perseguía en consecuencia. En *La ciudad arterial*, Laura señala similitudes de Argentina con Estados Unidos, por ejemplo en materia constitucional, así como también la similar evolución del parque automotor de Los Ángeles (ciudad que se caracteriza por la red de autopistas que la atraviesa) y Buenos Aires. La analogía con Estados Unidos, se orienta a marcar un camino que en función de ciertas semejanzas puede ser compartido, así como también se señala el estrecho vínculo entre el desarrollo económico y las autopistas, postulando que no es que Estados Unidos tiene autopistas porque es rico, sino que es rico porque tiene autopistas. Futuro dichoso que podría esperarle a la Argentina si siguiera los mismos pasos.

En la misma línea argumentativa, Laura menciona a la velocidad y la reducción del tiempo de viaje, como una de las mayores ventajas que las autopistas acarrearán para los usuarios. Lo que importa para el autor, desde una “concepción moderna del transporte”, no es la distancia sino el tiempo que se tarda en recorrerlas, siendo virtud de las autopistas, reducir al mínimo el tiempo de viaje. Una cita de Le Corbusier que Laura incorpora al inicio de uno de sus capítulos postula: “La ciudad que dispone de la Velocidad, dispone del Éxito”.<sup>5</sup> La velocidad, el acortamiento de distancias, la

---

<sup>5</sup> Laura, Guillermo, *La ciudad arterial*, Edición del autor, Buenos Aires, (1970), pág. 45.

disminución del tiempo y la economía son algunos de los beneficios que generarían las autopistas.

De este planteo se desprenden dos cuestiones que adquieren centralidad en la concepción del proyecto. El primero se relaciona con la modernización. Para alcanzarla, sería necesaria la inversión en infraestructura vial, y en autopistas en particular, tal como estaba haciendo Estados Unidos en ese momento. Esta noción puede vincularse con el planteo de Adrián Gorelik y Graciela Silvestri, quienes afirman que en Argentina la ciudad no fue solo el producto de la modernidad occidental, sino que también fue un producto creado como máquina para inventar a su vez la modernidad, extenderla y reproducirla. Por medio de la ciudad, la modernidad fue un camino para llegar a la modernización. En esta tradición, que vincula el modernismo y la modernización, encontramos al desarrollismo, como momento de llegada y consumación.<sup>6</sup>

En segundo lugar, la referencia a Estados Unidos en tanto país “desarrollado” del que había que imitar sus iniciativas para poder salir del “subdesarrollo”. Las ideas provenientes del país del norte en materia infraestructura vial, fueron una referencia central para Guillermo Laura. Sus ideas se encontraban absolutamente permeadas por la experiencia de construcción de autopistas de aquel país, específicamente por el proyecto de autopistas interestatales que impulsó el presidente Dwight D. Eisenhower. Estas ideas, pueden considerarse como parte del proceso de norteamericanización de la ciudad que se comienza a percibir durante la dictadura. En este proceso, la referencia para la construcción de la ciudad comienza a ser Miami (en detrimento de París) y las autopistas, los shoppings y los countries demostrarían esta tendencia que se profundiza en los años 90’ (Gorelik: 2004).

En *La ciudad arterial*, Laura planteaba que las personas debían radicarse donde existieran medios de transporte y no a la inversa y que “Mucho más que el origen y el destino interesa que la construcción de una autopista atraviere en lo posible tierras aptas para el progreso”.<sup>7</sup> Así como también, que las autopistas debían instalarse en donde hubiera una alta densidad poblacional, dado que en esas zonas existía la demanda de las mismas. Plantear la construcción de autopistas en una zona altamente poblada, supone una gran cantidad de expropiaciones que liberen el espacio para la traza. Laura afirmaba

---

<sup>6</sup>Gorelik, Adrian y Silvestri, Graciela, “Ciudad y Cultura Urbana, 1976 – 1999: El fin de la expansión”, en Romero José Luis, Romero Luis Alberto (comps), Buenos Aires, Historia de cuatro siglos, Tomo II, Buenos Aires, Editorial Abril, 1983.

<sup>7</sup>Laura, Guillermo, (1970), Op. Cit. pág. 108.



que las expropiaciones se justificaban porque existía una causa de bien común, una causa que beneficiaría a la comunidad en su conjunto y por ello era necesario sacrificarse. Postulaba, a su vez, que las expropiaciones deberían ser rápidas, económicas y sin resistencias por parte de los afectados. El único derecho que reconocía era el de los propietarios de los inmuebles a ser recompensados. En el libro se plantea la necesidad de la modificación de la ley de expropiaciones que se efectuó cuando Laura ocupó el cargo de Secretario de Obras Públicas. La modificación de la ley estaba orientada a facilitar la afectación inmediata de los inmuebles para la construcción de autopistas, contemplando el derecho del propietario a obtener un pago “justo”, que se calculaba en función del valor del mercado del inmueble más un 10% en concepto de indemnización por los daños de la expropiación. Esta era la única medida compensatoria que el plan propuso para los afectados.<sup>8</sup>

No había por parte de Laura un cuestionamiento acerca de las consecuencias sociales y materiales que las expropiaciones acarrearían: la expropiación de la historia de un barrio, de los lazos sociales y vecinales, el valor histórico de los inmuebles expropiados y demolidos, de las consecuencias que la autopista podría traer a los diferentes barrios en términos de contaminación ambiental y en relación las “fronteras” que las mismas instauraban. La ciudad ideal se imponía por sobre la ciudad real, no importaba cuanto de esta última era necesario destruir para construir la ciudad imaginada: una ciudad moderna y libre de los elementos, objetos y relaciones sociales que la convertían en una ciudad atrasada.

La cuestión del progreso, es un tema constante en *La ciudad arterial*. El “progreso” o “desarrollo” urbano sería consecuencia de la inversión en infraestructura. Es frecuente encontrar en los planificadores urbanos, la creencia acerca del estrecho vínculo entre la inversión en infraestructura urbana y el progreso social y material. Sin embargo, no siempre hay un cuestionamiento profundo acerca de qué se entiende por desarrollo y cuáles son los criterios para medirlo. En el caso de Laura, el contexto en el cual escribió la obra, fue propicio para defender estas ideas. Desde finales de la segunda posguerra, el desarrollo se despliega como un proceso orientado a preparar el terreno para reproducir en la mayor parte de Asia, África y América Latina las condiciones que caracterizaban a las naciones económicamente más avanzadas del mundo. Esta idea, comenzó a ser una

---

<sup>8</sup> Los vecinos que se vieron afectados por la ley, denunciaron que el valor ofrecido solo correspondía al 60% del valor real del inmueble. Asimismo, a los inquilinos que vivían en viviendas afectadas por la traza no sólo no se les ofreció ninguna compensación, sino que además se vieron afectados por el descongelamiento del valor de los alquileres.

certeza que empezó a difundirse desde Estados Unidos y Europa Occidental, pero que terminó convirtiéndose también en una idea fuerza muy potente en el “Tercer Mundo”. (Escobar: 1998). El desarrollo ha sido un discurso con fuertes efectos en la realidad social del mundo periférico y hasta la década del 70’ del siglo XX el eje de las discusiones en esta parte del mundo giró en torno a él y a los obstáculos que se erigían para alcanzarlo. Laura reprodujo esta fe en el desarrollo, postulando el desarrollo urbano como parte de un proceso de desarrollo para el país. En este sentido, el vínculo entre la concepción de desarrollo que Laura planteaba y el plan concebido para la construcción de autopistas tomando como modelo y ejemplo al desplegado en Estados Unidos, nos enmarca en un clima de época en el cual el desarrollo era una idea fuerza muy potente y en el cual las ideas de Estados Unidos o de Europa se imponían por sobre proyectos ideados localmente. En este sentido, encontramos un vínculo con ciertos estudios que plantean que muchas de las políticas urbanas llevadas adelante por la dictadura, como el PCA, pueden identificarse como la última ráfaga de la tradición modernizadora – planificadora. En esta tradición, que estuvo muy vinculada con el desarrollismo y en la cual la ciudad de Brasilia se erige como un símbolo, el rol del Estado es central y se plantean como figuras centrales la del técnico y la del funcionario. Dentro de este pensamiento, se encuentra la idea de que la dicotomía tradición / modernidad podía llegar a resolverse por medio de la universalización de la ciudad en tanto sector modernizador.

Por lo expuesto, podemos decir que el PCA se realizó con un claro afán desarrollista / modernizador, en consonancia con la tradición en la que se enmarcaba. Dentro de esta tradición el “plan” se presenta como articulador de lo que ocurre en la ciudad, y se le otorga la potencialidad de controlar lo que ocurre en la dinámica urbana. (Gorelik: 1998 y Gorelik y Silvestri: 1983). El afán planificador y la inscripción del PCA en una tradición desarrollista, guiaba a Laura pensar que el espacio era maleable, sin tener en cuenta las relaciones sociales que el espacio mismo encarnaba. Se considera al espacio urbano como un espacio que contiene objetos y que estos objetos pueden por sí mismos generar cambios. En este sentido, la exaltación de las autopistas en tanto objeto técnico, esconde que detrás de él hay relaciones sociales y que la construcción de las mismas no es más que un producto de determinadas decisiones políticas.

## Palabras finales

La intención de este trabajo ha sido aproximarnos a algunas de las ideas que subyacían al Plan de Construcción de Autopistas desarrollado por la última dictadura militar argentina para la Ciudad de Buenos Aires, especialmente las vinculadas al desarrollo y al progreso. Quien concibió el proyecto, Guillermo Laura, ha postulado que las autopistas “no tienen ideologías” y que era necesario superar los prejuicios ideológicos que este objeto generaba, por haber sido construido en varios períodos históricos de carácter totalitario o autoritario (como el nazismo o el fascismo). No sería correcto postular que las autopistas son objetos de carácter autoritario, por el hecho de que existen referencias históricas que las vinculan con este tipo de regímenes. Sin embargo, las políticas estatales, no pueden estudiarse prescindiendo del proceso social del que son parte. Por lo tanto, el proyecto que nos ocupa, requiere ser estudiado en relación con el contexto regional y nacional, así como también dentro del contexto de surgimiento de la “cuestión” que intentaba resolver, historizando el/los problemas para los que plantea soluciones y la forma en que fue implementado.

El PCA se ejecutó durante la última dictadura militar argentina, cuyo corpus ideológico se vincula con el liberalismo conservador de origen británico que posee la característica propiciar la acción estatal con el objetivo de garantizar un orden y se diferencia del liberalismo tradicional, porque cree en la importancia de un orden social de tipo jerárquico (Morresi: 2008). En este sentido, entendemos que el PCA formó parte, junto con otras decisiones y disposiciones sobre la ciudad, de una intervención municipal que expresaba un intento radicalizado de reorganización del espacio en función de criterios jerárquicos y no inclusivos. Esta concepción planteaba que no todos los habitantes eran merecedores de vivir y transitar por la ciudad, y conllevaba como uno de sus propósitos fundamentales, la reorganización de las relaciones sociales dentro del ámbito ciudadano.

## Bibliografía

BLANCO, Jorge, (2004), De la noción de impacto a la de procesos asociados, ponencia presentada en el Segundo Congreso Nacional de Sociología y VI Jornadas de Sociología de la UBA, Buenos Aires.

ESCOBAR, Arturo, (1998) La invención del Tercer Mundo, Construcción y deconstrucción del desarrollo, Bogotá: Ed. Norma.

CAMOU, Antonio, (1997) “Los consejeros del príncipe. Saber técnico y política en los procesos de reforma Económica en América Latina”, Buenos Aires: Nueva Sociedad, N° 152, Noviembre – Diciembre.

GORELIK, Adrián, (1998) “1957-1997: algunos itinerarios en las ideas urbanas”, en Revista Punto de Vista, N° 60, Buenos Aires.

\_\_\_\_\_ (2004) Miradas sobre Buenos Aires. Historia Cultural y Crítica Urbana, Siglo XXI, Buenos Aires.

LAURA, Guillermo (1970), La ciudad arterial, Edición del autor, Buenos Aires.

\_\_\_\_\_ (1999), 10.000 kilómetros de autopistas por 10 centavos, Realidad Argentina, Buenos Aires.

MORRESI, Sergio Daniel (2008), La nueva derecha argentina. La democracia sin política, vol. 6 de la Colección 25 años, 25 libros; Buenos Aires: Biblioteca Nacional y Universidad Nacional de General Sarmiento.

NOVARO, Marcos, PALERMO, Vicente, (2003), La dictadura militar (1976-1983). Del golpe de estado a la restauración democrática, Buenos Aires, Paidós.

O'DONNELL, Guillermo, OSZLAK, Oscar, (1981), Estado y políticas estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación, Buenos Aires: CEDES.

OSZLAK, Oscar (comp.), (1984) "Proceso", crisis y transición democrática, Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

\_\_\_\_\_ (1991) Merecer la ciudad. Los pobres y el Derecho al Espacio Urbano, Buenos Aires: Hvmánitas – CEDES.

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.

ROMERO, José. Luis, ROMERO Luis. Alberto. (comps.), (1983) Buenos Aires, Historia de cuatro siglos, Tomo II, Buenos Aires: Editorial Abril.

SURIANO, Juan, (Dir.), (2005) Dictadura y democracia: 1976 – 2001, Buenos Aires, Sudamericana, 2005.

TORRE, Horacio, (2006) El mapa social de Buenos Aires (1940-1990), Buenos Aires:  
Dirección de investigaciones – Secretaría de investigación de posgrado FADU, UBA,

Prensa escrita:

“Laura, en la pista de las denuncias”, Diario Clarín., Suplemento Zona, 03/10/1999.