

UNIVERSIDAD TORCUATO DI TELLA
Departamento de Historia
Licenciatura en Historia

TÍTULO: DOS POLITICAS Y UN *PROCESO*

**Un análisis sobre las obras públicas durante la última dictadura militar
argentina
(1976-1983)**

Alumna: Paula Rocío Manoni
Tutor: Miranda Lida

A handwritten signature in purple ink, consisting of stylized, overlapping loops and lines, positioned above the printed name 'Miranda Lida'.

Firma del Tutor

Junio, 2017

ABSTRACT

En este trabajo abordaremos el estudio de las obras públicas como política de gobierno durante la última dictadura militar argentina. El objeto de nuestro estudio es el análisis de la lógica y los planes del Estado a partir de sus proyectos urbanos tomando como punto de vista a los técnicos que intervinieron en el espacio público. De esta forma analizaremos la construcción de las Red de Autopistas Urbanas y la creación del Ente Autárquico para el Mundial 78 para lograr establecer una relación entre el Estado que empuñó el Proceso de Reorganización Nacional y su correlato local bajo municipalidades e instituciones.

En este sentido estudiaremos el nivel de autonomía de la acción municipal en el contexto dictatorial y la posibilidad de establecer una conexión con la lógica política y económica que perseguía el Proceso de Reorganización Nacional. A través de la revista disciplinar de arquitectura *Summa*, indagaremos además la relación entre el Estado de Facto y los técnicos que participaron de los planes urbanísticos y de las medidas que afectaron el proyecto urbano.

Demostraremos en nuestro trabajo la manera en que los castrenses fueron capaces de capitalizar los esfuerzos de los técnicos para demostrar su capacidad de acción en el espacio urbano, generar un consenso social avalado por su voluntad hacedora y lograr así, la legitimación del Estado de Facto.

INTRODUCCIÓN

En este estudio abordaremos la cuestión de las obras públicas como política de gobierno durante la última dictadura militar argentina. El objetivo de este trabajo será indagar sobre la lógica y los planes del Estado a partir de sus proyectos urbanos tomando como punto de vista a sus interlocutores, en especial aquellos que respondieron al aspecto más técnico de las intervenciones en el espacio público. De esta forma analizaremos la construcción de las Red de Autopistas Urbanas y la creación del Ente Autárquico para el Mundial 78' para lograr establecer una relación entre el Estado que empuñó el Proceso de Reorganización Nacional y su correlato local bajo municipalidades e instituciones.

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

Se pondrá especial atención a las intervenciones estatales en que afectaron el espacio público para demostrar la búsqueda, por parte de los castrenses, de un consenso social mediante las acciones municipales e institucionales para legitimar el Estado de facto.

De esta manera demostraremos la manera en que los castrenses fueron capaces de capitalizar los esfuerzos de los técnicos para demostrar su capacidad de acción y construir legitimidad.

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

Mediante este aporte al estudio del Estado, trataremos de reflexionar sobre su configuración y los mecanismos de legitimación utilizados, las intenciones políticas insertas en las medidas de control social y político del régimen y por último; los dispositivos que permitieron hacer

efectivo una batería de políticas dirigidas al propósito refundacional del Proceso de Reorganización Nacional.

FUENTES

Estudiaremos los temas expuestos a través de la Revista de Arquitectura Summa correspondiente al período establecido debido a su rol en el campo de la disciplina arquitectónica y porque consideramos que nos permite analizar desde un punto de vista no oficial pero sí técnico las obras en materia pública sin perder de vista el objeto de análisis, es decir: el Estado.

Se relevaron los números 100 a 187, que corresponde al periodo 1976-1983 a fin de contrarrestarlo estrictamente con las políticas públicas en su momento de realización.

INDICE

EL ESTADO Y EL PROCESO DE REORGANIZACIÓN NACIONAL.

A modo de introducción analizaremos el Estado que se instauró en 1976 y se auto proclamó como el ejecutor de un Proceso de Reorganización Nacional. Sentaremos las bases del mismo y analizaremos sus componentes ideológicos para utilizarlos como disparadores frente a las políticas estudiadas.

REVISTA SUMMA Y LAS OBRAS PUBLICAS COMO UN TEMA

Este apartado funcionará como marco introductorio para desarrollar los tópicos propuestos. En el mismo se tratará de la historia de la revista *Summa* y los profesionales que fueron parte de dicha publicación y su influencia en el campo de las políticas urbanas.

Por otro lado, se enmarcarán las obras públicas dentro del contexto arquitectónico. En este apartado se estudiará la tradición modernizadora-planificadora y la cuestión de la autonomía de la arquitectura con respecto a la política.

Por último se abordará la cuestión de la ciudad como eje de protagonismo de las intervenciones urbanas. Para ello se expondrá la concepción que se percibió de ciudad para los técnicos y como confluyó con la ideología del Proceso.

LAS AUTOPISTAS DE CACCIATORE

En este apartado analizaremos la construcción de las Autopistas Urbanas que se realizaron durante la gestión del PRN a partir de la derogación del Código de Planeamiento Urbano de 1977. Analizaremos los puntos de encuentro entre las construcciones impulsadas por la gestión castrense y la ideología del Proceso Nacional de Reorganización a fin de dar a luz a la relación entre los agentes oficiales y los técnicos.

EL ESTADO Y EL FUTBOL

En este apartado estudiaremos la preparación en torno al XI Campeonato Mundial de Futbol durante el Proceso Nacional de Reorganización como plataforma para analizar las políticas públicas del período. Indagaremos acerca de la importancia que el PRN le dio a la preparación del Mundial en relación con la búsqueda de la legitimidad del Estado de Facto.

Por último abordaremos la relación entre los técnicos que participaron de las obras de infraestructura de apoyo al Mundial y el poder político. Y exploraremos el nivel de autonomía de los arquitectos para cuestionar si existieron intenciones políticas concretas tanto por parte de los técnicos como de la burocracia estatal.

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

PRIMER CAPITULO

EL ESTADO Y EL PROCESO DE REORGANIZACIÓN NACIONAL

A modo de introducción analizaremos el Estado que se instauró en 1976 y se auto proclamó como el ejecutor de un Proceso de Reorganización Nacional (en adelante PRN). Sentaremos las bases del mismo y abordaremos sus componentes ideológicos para utilizarlos como disparadores frente a las políticas estudiadas.

Durante el periodo estudiado, las Fuerzas Armadas desplegaron una serie de medidas con el objetivo de refundar al país revalorizando los ideales “nacionales y cristianos” que, según la visión castrense; estaban siendo amenazados. Por ello, el gobierno militar recortó libertades, suspendió el Estado de derecho, suprimió la autonomía de los medios de prensa e institutos de educación superior, persiguió e instigó a los grupos que consideraba una “amenaza” a la Nación y desarrolló una ideología propia con un vocabulario particular y el uso de políticas represivas (Novaro y Palermo: 2003).

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

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

Por otro lado, el régimen militar pretendía cerrar el ciclo de disputas sectoriales de la experiencia populista y fundar una nueva etapa en la vida política argentina. Para ello

consideraba necesario realizar modificaciones estructurales que se situaron sobre tres ejes: la restitución de los valores esenciales del Estado, la erradicación de la subversión, la promoción del desarrollo económico y la posterior instauración republicana (Quiroga, 2004, pp.: 66). Este pensamiento invadió las políticas del período, tanto en términos económicos, sociales como urbanísticos; los autores del PRN desplegaron así una serie de medidas para acabar con los elementos que consideraban peligrosos e imponer un nuevo orden bajo una concepción jerárquica de la sociedad.

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

Por otro lado, se produjo un viraje del sector industrial al sector financiero como eje económico generando una mayor concentración del capital y un aumento de la construcción promovida por los agentes estatales. De esta manera, la adopción de medidas liberales como principio de subsidiaridad del Estado y el enfoque monetario de la balanza fueron adoptados por el equipo económico del PRN. Siguiendo el estudio de Castellani (2004), la gestión castrense estuvo signada por un carácter dual privado-estatal cuyo criterio de adopción era más pragmático que teórico. De esta forma, medidas que tendían a la privatización total o parcial convivieron con políticas de fuerte intervención estatal en materia económica.¹

La lógica del estado subsidiario² permitió dicha coexistencia al asignarle al capital privado un rol protagónico en las inversiones de obras públicas. El proceso de privatización periférica y descentralización del estado fue acompañado por un aumento de la inversión pública en obra de infraestructura que dio lugar a las obras faraónicas del período, generando así una simbiosis entre el capital privado y el Estado. De esta manera se consolidó un nuevo corporativo de grandes empresas nacionales gracias al contexto privilegiado de acumulación de capital y los

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

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

vínculos que éstas mantuvieron con el aparato estatal. Las obras que analizaremos en este trabajo forman parte de la trama corporativa del *complejo económico-estatal privado*³ que se desarrolló durante el periodo del PRN.

Como señalamos previamente, existieron diferencias internas dentro del elenco militar que explican la gravitación de su gestión. Paula Canelo (2008) explica que pese a su inspiración *unanimista* presente en sus discursos y a su voluntad férrea en su lucha contra el “subversivo” que los mantuvo unidos; encuentra discrepancias internas sobre los objetivos económicos de la política de Martínez de Hoz.

De esta forma, Paula Canelo (2008) demuestra las dos concepciones que marcaron las disputas inter armas. Explica que el sector nacionalista de las Fuerzas Armadas tenía una visión más corporativa de la económica donde el Estado debía funcionar como planificador y promotor en ciertas áreas estratégicas como la petroquímica, la energía y la construcción, mientras el ala liberal abogaba por una economía abierta sin restricciones comerciales y con poca intervención estatal. Cabe señalar que la propuesta tecnocrática de los liberales estaba relacionada con la idea de objetividad imperante en las Fuerzas Armadas que se basaba en adoptar un método científico para resolver los problemas políticos y económicos.

De acuerdo a la autora, dichas fracciones se disputaron los espacios de poder durante todo el periodo dictatorial donde el rol del Estado en la esfera pública actuó como parte aguas en varias ocasiones. Esta idea permite explicar la puja interna por dominar ciertos espacios como veremos en el Ente Autárquico Nacional y en la consecución de la Red de Autopistas Urbanas.

REVISTA SUMMA Y LAS OBRAS PUBLICAS COMO UN TEMA

³ Ana Castellani (2004) analiza este concepto de privilegio de acumulación del capital creado y sostenido por el aparato estatal junto con las corporaciones que se enriquecieron durante el período dictatorial.

Este apartado funcionará como marco introductorio para desarrollar los tópicos propuestos. En el mismo enmarcaremos las obras públicas dentro del contexto arquitectónico, indagaremos sobre la tradición modernizadora-planificadora y la cuestión de la autonomía de la arquitectura con respecto a la política.

Por otro lado, estudiaremos la ciudad como eje protagónico de las intervenciones urbanas. De esta forma demostraremos que significó la ciudad para los técnicos y cómo confluyó con la ideología del Proceso. Abordaremos estas cuestiones a través la revista de arquitectura *Summa*, por ello trataremos la historia de la revista, los profesionales que fueron parte de dicha publicación y su influencia en el campo de las políticas urbanas.

Por otro lado, se enmarcarán las obras públicas dentro del contexto arquitectónico. En este apartado se indagará sobre la tradición modernizadora-planificadora y la cuestión de la autonomía de la arquitectura con respecto a la política.

Por último se estudiará a la ciudad como eje protagónico de las intervenciones urbanas. Para ello se expondrá la concepción que se percibió de ciudad para los técnicos y cómo confluyó con la ideología del Proceso.

La Arquitectura y el Estado

Existe un acuerdo generalizado acerca de la transformación urbana que sufrió la ciudad de Buenos Aires en los últimos 40 años que constituyó el ciclo llamado “progresista” de la ciudad moderna, el cual se basó en el crecimiento poblacional, la expansión urbana y la tendencia a la concentración del espacio en la ciudad. Los lineamientos del desarrollo y las políticas urbanas expansionistas tuvieron un momento de auge durante el gobierno peronista por su impulso de planificación desde la política y las iniciativas de inclusión social cuya inercia de expansión continuó hasta el golpe de Estado de 1976 (Luis J. Domínguez Roca; 2005).

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

Algunas políticas económicas y sociales de la dictadura -caracterizadas por la expulsión de la población carenciada de la ciudad y las políticas que desalentaron la producción industrial- apoyaron este proceso de crisis expansiva donde los lineamientos principales del gobierno militar

en la ciudad tendieron a ocultar las consecuencias de este proceso y a generar una representación acabada de carácter progresista (Pando et al; 2004, Silvestri y Gorelik; 2000, Liernur: 2001).

De esta forma, el gobierno de facto instaurado en 1976 se percibió como un continuador de la tradición moderna urbanística en Argentina que respondía a la ambición de control de la ciudad bajo presupuestos racionales y la ilusión, por parte de los técnicos, de definir los modos de vida a partir de las políticas urbanas. Esta tradición de planeamiento físico -ligada a la planificación económica- logró articularse con la tradición política conservadora del gobierno castrense que se presentó en estrecha alianza con la técnica a través de grandes planes de obras públicas, alianza que había sido reforzada por los gobiernos militares anteriores mediante una voluntad fáustica y un carácter faraónico que coincidía con la intención de los técnicos.

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

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

En este marco, se realizaron las obras públicas que marcaron la gestión del PNR. Como lo indican Graciela Silvestri y Adrian Gorelik (2000), las obras urbanas no supusieron un lenguaje específico ya que las hubo de tipo funcionales como las autopistas, racionalistas como las escuelas, unas en cambio; recogían la tradición sobria argentina como el Centro Cultural Recoleta y otras convergían como obras de vanguardia tal como el edificio de la televisora a color ATC. De todos modos, puede señalarse que la arquitectura del Proceso sí tenía una imagen urbana precisa para la ciudad capital, que si bien contenía contradicciones internas (Luis J. Domínguez Roca, 2005) integraba distintos elementos para presentar una imagen de la ciudad limpia, ordenada y volcada al futuro. La idea de una ciudad moderna sin fisuras internas y la

ambición de una ciudad blanca (Oszlak, 1991) fueron la apuesta por parte del PNR para imponer la disciplina a través del orden urbano. Siguiendo la línea argumentativa de Oszlak (1991), la obsesión por la limpieza iba más allá de la metáfora; y con ella pueden vincularse el Código de Planeamiento de 1977, las políticas de erradicación de villas miserias, la realización de un cinturón ecológico, la creación del CEAMSE y las campañas como “el silencio es salud” para evitar la sonorización en la calle. En esta sintonía, pueden leerse las políticas urbanas que afectaron a la ciudad de Buenos Aires durante el periodo estudiado.

“Buenos Aires en remodelación”⁴

Ahora bien, resulta interesante indagar sobre cómo se pensaban estas cuestiones dentro de la disciplina arquitectónica y urbanística en un contexto dictatorial. Es por ello que investigamos las publicaciones realizadas en la revista *Summa* para explorar el lugar que ocuparon los técnicos, entendidos como arquitectos, diseñadores y urbanistas en las políticas que afectaron la esfera pública.

Al analizar su contenido, pudimos observar el correlato urbanístico entre las discusiones académicas y las obras promovidas por el PRN. Por otro lado, hemos notado en *Summa* un grado de autonomía con respecto al contexto autoritario donde por momentos existieron críticas muy fuertes a la acción estatal en el espacio público pero también alienación con la narración oficial. Nos pareció relevante retomar ésta revista porque se trató de una publicación representativa de la disciplina arquitectónica en términos académicos, siendo que en ella escribieron destacados arquitectos y miembros de la Sociedad Central de Arquitectos.

Tras relevar los 87 números correspondientes al período 1976-1983, hemos podido contrarrestar la percepción de los técnicos con las políticas públicas en el momento en que éstas se estaban llevando a cabo.

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

Pueden identificarse tres períodos en los que se desarrolló *Summa*. El primer período se sitúa entre 1963-1968 bajo la dirección de Carlos Méndez Mosquera. De publicación irregular e

⁴ Título del artículo publicado en la revista de arquitectura *Summa*, nro. 114, jul. 1977

interdisciplinaria (la misma se inicia dirigiéndose a arquitectos, ingenieros, técnicos y diseñadores) comienza a publicarse con mayor frecuencia a partir de 1966 bajo la dirección de Lala Méndez Mosquera con una tendencia hacia las vanguardias en Latinoamérica.

En su segundo período, 1966-1976; la revista comienza a publicarse con regularidad mensual y de forma estandarizada. Se caracterizó por un aumento de páginas dedicadas a la búsqueda de los rasgos que identificaran la producción arquitectónica nacional con el modernismo internacional. En este momento, se expande la oferta de publicaciones y surge a partir de 1968, los Cuadernos *Summa Nueva Visión* a cargo del arquitecto Ernesto Katzenstein y en 1976 la colección *summarios* dirigida por la arquitecta Marina Waisman. Estas tenían por objetivo suplir las ausencias que la revista *Summa* tenía en su producción internacional. A su vez, comienza a desarrollarse una narración sobre el estado de la arquitectura local y a publicarse números temáticos centrados en obras y proyectos dentro de la Argentina.

Esta tendencia se profundiza en el tercer y último período (1976-1992) donde comienza a aparecer el emprendimiento *Summa*/historia sección que tenía por objetivo ofrecer un mapa de los diversos temas y tendencias que hegemonizaban la profesión en la década del setenta. Aparecen también, nuevos discursos de la disciplina de la preservación reflejada en la campaña “*Summa invita*” para preservar el patrimonio arquitectónico y artístico. Y por último, surgen los temas ambientales y ecológicos reflejados en las publicaciones dedicadas al CEAMSE y la “*Campaña Summa*” en pro de la recuperación de las costas y los ríos para el uso del hombre. A partir de 1980, en particular durante la Guerra de Malvinas comienza a perfilarse un fuerte acento nacional que se manifestó en las editoriales, artículos y entrevistas a cargo de Alberto Petrina. Durante el período dictatorial, la característica general de los artículos de *Summa* retomaba la cuestión de la disciplina y la profesión que venía de la década del sesenta.

De esta forma, las críticas iban dirigidas a las necesidades sociales y la función de la arquitectura para con la sociedad, pero salvo algunas excepciones⁵; no existen críticas relacionadas con la represión y la clausura política. Conviene subrayar que en la edición de la Revista *Summa* n° 85

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

del año 1975, sí puede leerse en su nota editorial una condena general por la represión social y política general y el hostigamiento hacia los arquitectos y técnicos frente el Golpe Militar de Chile a cargo de Pinochet, pero no existen referencias explícitas sobre el golpe de Estado en Argentina un año después

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

SEGUNDO CAPITULO

LAS AUTOPISTAS DE CACCIATORE

En este capítulo estudiaremos la construcción de las Autopistas Urbanas que se realizaron durante la gestión del PRN a partir de la derogación del Código de Planeamiento Urbano de 1977. Trataremos este tema en el marco de las obras públicas que se realizaron durante la dictadura donde la ciudad fue el eje protagónico de las intervenciones urbanas.

Analizaremos los puntos de encuentro entre las construcciones impulsadas por la gestión castrense y la ideología del PRN. En este apartado puntaremos brevemente los lineamientos económicos como parte del pensamiento que impulsó las obras públicas donde el estado fue promotor.

A su vez, estudiaremos las percepciones de los técnicos referidos al proyecto urbano. En este punto, exploraremos la relación de los entes no gubernamentales con la construcción de las autopistas y exploraremos la posibilidad de establecer un diálogo entre los agentes oficiales y los técnicos.

Por último analizaremos estas cuestiones bajo la idea de la búsqueda de consenso social mediante el espacio público. En concreto, estudiaremos la construcción de las autopistas como parte de la construcción de la legitimidad del gobierno de facto.

Planear la Ciudad

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

En 1974, con el tercer gobierno peronista, Laura se desempeñó como asesor de la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande y realizó dos publicaciones que formaron parte de los proyectos de la restructuración urbana de Buenos Aires; a saber: *La ciudad Arterial (1970)* y *El cinturón ecológico (1978)*. Mientras el primero se centraba en un sistema de circulación urbana a través de la realización de autopistas, el segundo se basaba en un estudio sobre las ciudades, el hacinamiento y la contaminación ambiental cuya propuesta se orientaba a ampliar las áreas verdes y proponía una nueva manera de disponer los residuos del área metropolitana a través del relleno sanitario.

Siguiendo el trabajo de Gabriela Tavella (2014), Guillermo Laura y su visión proyectual de Argentina se articularon con las ideas de los castrenses sobre el rol del estado y la función apolítica de los técnicos. Basándose en las obras escritas de Laura, Tavella (2014) expone al secretario de Obras Públicas como una figura que defendía un capitalismo férreo donde el Estado, en su rol subsidiario, debía apoyarse en las empresas privadas y no interferir en el mercado. El aparato estatal, bajo la lógica del secretario, debía limitarse a crear instituciones, dirigir y panificar los grandes objetivos. En lo que respecta a las obras urbanas en particular, puede señalarse la influencia de Estados Unidos en Laura, no sólo en los valores e ideologías económicas y sociales que el país del norte promovía sino también en términos de infraestructura vial. Como veremos más adelante, la Red de Autopistas Urbanas se inscribe dentro de este marco de planificación de autopistas para el uso del automóvil individual fomentado por las empresas norteamericanas.

Siguiendo la relación entre las políticas urbanas y la tradición arquitectónica; podemos señalar que la producción urbanística constituyó una de las líneas de la tradición moderna de la arquitectura, cuyo lugar en los planes urbanos comenzó desde fines de los años cuarenta y continuó durante la dictadura. Hasta entonces, los grandes esquemas directores se formulaban en base a métodos científicos y modelos previsionales que proporcionaban referencias confiables para las decisiones políticas en torno a las operaciones sobre el espacio urbano. De esta forma, la centralidad estatal de las decisiones sobre el territorio y la necesidad de técnicos capacitados para

motorizar diagnósticos y acciones, promovían la creación de organismos nacionales de planificación y proyectos de infraestructura.

Por otro lado, comienza a surgir el tema ambiental y la cuestión del hábitat en las agendas de reuniones y organismos internacionales⁶. Se impone de esta manera la necesidad de recuperar los espacios para elevar la calidad de vida de la sociedad mediante la transformación del soporte físico de servicios y espacios libres de uso públicos a través del diseño de redes viales, plazas parques y conjuntos monumentales.

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

El Planeamiento urbano y los técnicos

El 28 de febrero de 1977 fue aprobado un nuevo Código de Planeamiento Urbano (en adelante CPU) para la ciudad de Buenos Aires, a los pocos días fue anunciado el régimen de expropiaciones para la apertura de la Red de Autopistas Urbanas contenidas en dicho código.

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

⁶ Comienza con el Club de Roma (1972) y la Conferencia de Estocolmo en el mismo año. A su vez empieza a tratarse la cuestión del “hábitat” con la Conferencia de Vancouver (1976). Ver Novick (2003)

Centro Argentino de Ingenieros y la Sociedad Argentina de Planificación. Pero la incorporación de los reajustes al plan fueron interrumpidas por el cambio de gobierno en 1973 (Tavella, 2014). El nuevo Código mantenía en su esencia todos los principios establecidos originalmente pero con algunas modificaciones respectivas al tejido urbano como la construcción de perímetro libre que beneficiaba la edificación horizontal, una delimitación en torno a la zonificación y una sectorización de las zonas asignándole a la ciudad un perfil residencial y reasignándole un nuevo lugar a las zonas industriales que podían perturbar la dinámica urbana. (Suarez, Odilia “El código de planeamiento urbano: normas urbanísticas y autopistas para Buenos Aires”, *Summa*, nro. 113, junio 1977). Incluía también una sección referida a las condiciones ambientales en vistas de regular la emisión de contaminantes al ambiente urbano, en particular la eliminación de la quema de residuos.

Con respecto a estos tópicos, la arquitecta Olida Suarez (integrante del Consejo de Planificación Urbana y miembro de la SCA) dio el visto bueno al CPU ya que logró integrar las cuestiones trabajadas previamente, y consolidar una base que aspiraba al progreso mediante la modificación de la estructura urbana.

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

La Construcción de las Autopistas

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

Señalaremos las tensiones que surgieron al interior de los organismos estatales como parte de las pugnas internas por los espacios de poder y la búsqueda de imponer el proyecto del PRN. Por otro

lado, estableceremos un diálogo entre los técnicos y los entes gubernamentales que participaron del proyecto vial. En este punto, indagaremos sobre el cambio en el rol de los arquitectos dentro de su propia tradición modernizadora- planificadora frente a la planificación urbanística del PRN.

Por último, destacaremos la Red de Autopistas Urbanas como una medida que fue utilizada por el Proceso Nacional de Reorganización para legitimar su gestión a través de las obras públicas.

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

A fines de nuestro análisis haremos un recorrido breve por el proceso de ejecución de la RAU para detenernos en el análisis de su correlato político y su correlato con el PRN.⁷ Como señalamos previamente, en febrero de 1977 se aprobó en nuevo CPU que incluía la Red de Autopistas Urbanas, en junio del mismo año se firmaron los avales con fondos del Tesoro Nacional que el Gobierno central le otorgó a la MCBA para la realización de las autopistas y los costos de las expropiaciones necesarias para liberar las trazas. El dinero destinado al proyecto vial sería adelantado por la municipalidad y luego sería recuperado por medio del sistema de peaje.

A su vez, la MCBA modificó en enero de 1977 la Ley de Expropiaciones nro.21.499 con el objetivo de facilitar la expropiación de inmuebles para la construcción de las autopistas y recuperar los espacios verdes del conurbano bonaerense.

Para septiembre del mismo año, el trazado definitivo de las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno fue aprobado por la municipalidad y para diciembre del 1977 se le otorgó el proyecto vial a las empresas concesionarias. Por último, en enero de 1978 se constituyó el consorcio de Autopistas Urbanas Sociedad Anónima (AUSA) por el periodo de 28 años para construir,

⁷ Para un análisis completo del proceso de construcción de la RAU y su ejecución ver Gabriela Tavella Gabriela Tavella, *“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)*” Buenos Aires, 2014.

mantener y explotar las autopistas Sur y Perito Moreno mediante la concesión por obra pública, en el contrato realizado las empresas constructoras recuperarían sus gastos mediante el sistema de peaje y de no alcanzarse las cifras previstas en los años mencionados el Estado debería hacerse cargo eximiendo a los empresarios de cualquier riesgo de inversión. (Tavella, 2014).

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

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

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

(Suarez, Odilia, “El código de planeamiento urbano: normas urbanísticas y autopistas para Buenos Aires”, *Summa*, nro.113, junio 1977).

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

El corte autoritario de la actuación del Estado es percibido también por los arquitectos de la SCA que expresaron su disconformidad en una carta dirigida al Secretario de Desarrollo Urbano y

Vivienda donde criticaban la rapidez de las decisiones sin explicaciones que justifiquen las nuevas ordenanzas y cuyos mecanismos de decisión resultaban poco transparentes sin brindar demasiada información a quienes se encontrarían afectados por las nuevas normativas. (Tavella, 2014).

De esta manera puede leerse el documento del Consejo de Planificación Urbana de la MCBA en respuestas a las notas de la SCA sobre el Plan de Autopistas, donde descarta cualquier debate posible considerándolo improductivo y causante de que el progreso urbano se haya detenido.

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

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

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

Por otro lado, entre 1977 y 1979, la revista *Summa* le dedicó varios números a las cuestiones que consideraba que estaban siendo afectadas por la RAU. Entre ella, podemos destacar la prioridad que la MCBA le otorgó al transporte automotor en detrimento del ferroviario; la necesidad de aplicar una política de vivienda urgente frente a las consecuencias de los planes de erradicación y el déficit habitacional. Y en relación a este último, la importancia del rol de los arquitectos en el planeamiento urbano.

El rol de las autopistas

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

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

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

Como puede verse, la arquitecta Odilia Suárez centró su crítica en la efectividad del transporte automotor. La polémica se basó en la antinomia entre el transporte individual y el transporte colectivo. La SCA le asignó así varias notas en torno al beneficio del transporte ferrocarril y una edición especial a la infraestructura ferroviaria⁸. En ellas señalan la adopción del sistema americano que priorizaba el uso del auto particular con el europeo que priorizaba el transporte público como el subterráneo y metros, indicaban que lejos de mejorar las condiciones de transporte promueven el congestionamiento de la población, critican la traza de las autopistas por su falta de planeamiento y por último critican los efectos ambientales del transporte automotor y su contradicción con las normas a favor del medio ambiente como la eliminación de la incineración de la basura. Los arquitectos, determinaron que el transporte ferroviario resultaba más efectivo ya que podía aprovecharse mejor la infraestructura existente, transportaba más pasajeros en menos tiempo y sin posibilidad de congestión urbana y posibilitaba la movilidad una mayor cantidad de personas de distintos sectores sociales. (*Summa* nro. 115, agosto 1977). Resulta interesante señalar en particular este último punto. Mientras el transporte ferroviario posibilita la movilidad a muchos sectores sociales debido a su bajo costo de uso, las autopistas priorizaban a aquellas personas que poseían auto individual, es decir que sólo un sector pudiente que era capaz de acceder a la ciudad con esta plataforma vial ya que aún no eran permitidos los transportes compartidos de larga distancia. Esto nos permite pensar que la construcción de las

⁸ *Summa*, nro. 115, *Planeamiento de Transporte Urbano. Arquitectura ferroviaria, El ferrocarril problema actual*, , agosto 1977

RAU se fundó bajo una concepción jerárquica del espacio público donde los sectores más pobres de la ciudad, mediante diferentes mecanismos, fueron expulsados (Oszlak, 1991).

De acuerdo a Oszlak (1991), el estado instaurado en 1976 realizó un cambio en la estructura espacial urbana que determinó la función de la ciudad y el lugar que debían ocupar en ella los sectores populares. Esta concepción autoritaria del espacio público determinó una serie de medidas que establecía las condiciones de las personas que podían ocupar el espacio urbano. La ciudad, bajo esta idea, sería el lugar de residencia de la “gente decente”⁹ cuyos valores reafirmaban el orden, la pulcritud y el progreso que debía representar el país, y por otro lado, condenaba a los sectores populares por el uso semi gratuito –como los trenes- y la posesión precaria –como el inquilinato o las villas- del espacio público.

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

Por último encontramos la discusión en *Summa* sobre el costo social debía afrontar la construcción de la Red de Autopistas debido a la cantidad de expropiaciones y desalojo que deberían realizar para su consecución.

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

“Los costos sociales que impondrá la realización del plan de autopistas se verán reflejados primordialmente en las expropiaciones y desalojos que afectaran a mas de 150.000 personas. Casi todas las legislaciones sobre planeamiento obligan a contemplar el realojamiento de las personas afectadas (...) Sobre el particular, esta Intendencia

9 Las comillas están de esta manera en *Los sectores populares y el derecho al espacio urbano*, Oscar Oszlak, Punto de Visita, Buenos Aires 1983.

parece no haber asumido mayor responsabilidad que la de pagar el precio de transacción del inmueble”.

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

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

Lejos, de haberle otorgado relevancia a la reubicación de la población de bajos recursos, el Estado de facto actuó violentamente mediante la represión y expulsión de los sectores populares. Como lo demuestran los trabajos de Oscar Oszlak (1991) y Gabriela Tavella (2014), dicha acción estatal formaba parte de los lineamientos políticos del PRN. Sin embargo para los arquitectos, resultaba primordial una política de vivienda que supere el déficit habitacional que estaba enfrentando el país en los últimos años. En este sentido, los arquitectos urbanos reafirmaban el fuerte compromiso que tenían con las políticas de vivienda que gozaban de una larga trayectoria en la tradición modernizadora-planificadora y que había tenido un auge durante el primer peronismo con el Plan 17 de Octubre y el Plan de Vivienda Eva Perón. A diferencia de los planes anteriores de erradicación de villas de emergencia que proponían la construcción y financiamiento de una gran cantidad de viviendas, a partir de 1976 se suspendió el financiamiento estatal de los planes de vivienda y dejó sin solución al problema habitacional. Puede pensarse de esta manera, que ésta fue la respuesta autoritaria del PRN a la ampliación de los derechos de los sectores populares sobre la ocupación del espacio urbano que había sido reforzada por los regímenes de carácter populista.

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

Por último, podemos ubicar a la Red de Autopistas Urbanas dentro de aquellas políticas que afectaron el espacio urbano y que fueron capitalizadas por el Estado de facto para promover su actuación en el espacio público y de esta forma generar un consenso social legitimador a través

de grandes obras. De esta manera acordamos con Gabriela Tavella (2014) al señalar que “La manera en que la MCBA emprendió el plan, podría vincularse con la demostración de eficiencia y la capacidad de realización de un Estado que, tratando de diferenciarse de gestiones anteriores, no vacilaba en llevar a cabo un proyecto de gran envergadura”.¹⁰

TERCER CAPITULO

EL FUTBOL COMO POLÍTICA DE ESTADO

En este capítulo estudiaremos la preparación en torno al XI Campeonato Mundial de Fútbol durante el Proceso Nacional de Reorganización como plataforma para analizar las políticas del período.

De esta forma, expondremos la manera en que se articularon los preparativos del Mundial con la búsqueda de la legitimidad del PRN en la sociedad. A los fines del trabajo, se dejará de lado la discusión sobre el uso político del deporte para concentrarnos en las acciones directas que la burocracia estatal destinó al acontecimiento deportivo. En esta sintonía trabajaremos sobre la relación entre los técnicos que participaron de las obras de infraestructura y el poder político.

Abordaremos a su vez, dos cuestiones que atravesaron tanto el evento deportivo como el proyecto nacional. Por un lado, indagaremos acerca de la importancia que el PRN le dio a la preparación del Mundial. Nuestro objetivo será identificar la construcción de obras tales como ATC, los estadios de fútbol y la creación del Ente Autárquico para el Mundial (en adelante EAM78) como acciones destinadas a posicionar al Estado de facto y legitimarlo a través del legado material, es decir mediante obras a gran escala. A su vez identificaremos las problemáticas internas del EAM 78' para dar cuenta de las lógicas de acción diferenciadas que enfrentó la organización para el mundial y la pulsión por parte de los castrenses de demostrar un cuerpo unido sin fisuras internas.

10 Gabriela Tavella, “*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)*, Buenos Aires, 2014, pp. 86

Por otro lado, se abordarán las acciones destinadas a crear consenso y la relación de esta con los técnicos. En este apartado estudiaremos las herramientas que utilizó el PNR para otorgarle legitimidad al campeonato y generar un efecto de comunión entre la cúpula política, la sociedad y el proyecto de nación. Analizaremos en este sentido, el esfuerzo técnico y castrense por presentar una imagen de la ciudad que funcione como vidriera frente al mundo y cómo la proyección de una ciudad nueva debía funcionar para generar una idea superadora de Argentina, y del PRN en sí. Estudiaremos a su vez el rol de los técnicos como aquellos que colaboraron a generar esta imagen superadora y la manera en que lo llevaron a cabo mediante la transformación urbana en el marco del campeonato futbolístico.

Por último, cuestionaremos si la intervención estatal que se produjo dentro del acontecimiento deportivo puede revelar cierto sincronismo con el proyecto mayor del PRN. En este sentido indagaremos el nivel de autonomía que tuvo la infraestructura de apoyo al mundial y cuestionaremos si existieron intenciones políticas concretas tanto por parte de los técnicos como de la burocracia estatal. Para ello, expondremos líneas de análisis sobre las obras que trabajaron en el diseño y la comunicación durante el Mundial para demostrar la relación entre la estética y la política.

EAM 78 : El gran elefante blanco

“El Mundial es como un enorme elefante blanco, que es monumental y hermoso, requiere muchos cuidados y demanda extraordinarias cantidades de dinero, pero nadie sabe para qué sirve”.

Juan Alemann¹¹

En este apartado presentaremos la creación del Ente Autárquico para el Mundial como forma para centralizar la organización del acontecimiento deportivo y la manera en que éste fue presentado a través de nuestra fuente de análisis: la revista *Summa*.

En primer lugar, debe señalarse que la Junta heredó el campeonato en 1966 donde Argentina fue elegida por la FIFA como la sede para el XI Campeonato Mundial de Fútbol. Sin embargo, para 1974, bajo el gobierno de Juan Domingo Perón, se decidió crear una comisión organizadora que

11 Citado por Juan José Sebreli en *La era del fútbol, editorial Sudamericana, 2011*

controle todo lo referente al Mundial. De esta forma, mediante decreto nacional, se creó la Comisión de Apoyo al Mundial designado para autorizar todas las compras que el campeonato requiriera.

Producido el golpe militar de 1976, el nuevo gobierno se mostró desde su primera reunión, decidido a llevar adelante la organización del torneo poniendo en marcha el *Operativo Copa del Mundo de 1978* y creando por decreto nuevamente (decreto reglamentario 1820/76), el Ente Autárquico Mundial 78: un organismo oficial llamado a programar la agenda y manejar las finanzas del futuro Campeonato.

Sin embargo, una vez dispuestas las funciones del EAM 78 se libró una puja interna entre la Marina y el Ejército sobre la dirección del ente.

De acuerdo al relato del periodista Almicar Romero (2003), se eligió a Omar Actis -uno de los hombres de confianza del Ejército- como director del organismo era un tecnócrata ascético, eficiente y austero que en ese momento estaba encargado de los edificios de departamentos para sus pares del Arma en el conurbano sur. No obstante, la Marina puso al lado a Carlos Alberto Lacoste, hombre de confianza de la Marina que, a diferencia de Actis, tenía la idea de realizar un mundial faraónico utilizando los recursos que fuesen necesarios para su objetivo.

El proyecto de Actis en el EAM78 se basaba en lograr un mundial bajo la mínima inversión posible. Según el periodista Ignasi Noguera Vivas (2006), la divergencia de criterios llevó a una fuerte discusión que terminó con la expulsión de Lacoste por parte del titular del ente y días antes de la celebración de la Conferencia en la que Actis presentaría públicamente su proyecto, un grupo de encapuchados interceptó su auto y lo fusiló. El asesinato fue atribuido a un grupo de subversivos, pero años más tarde, Carlos Lacoste fue acusado como responsable intelectual del crimen.

En consecuencia, se designó al general Antonio Merlo como nuevo presidente del EAM78, que veló por los intereses de la Marina para llevar a cabo el Mundial mediante planes de gran envergadura. Tras lograr el control del EAM78, la Marina pasó a asegurarse la Asociación del Fútbol Argentino (AFA) también conocida como el Ministerio de la Pelota. De acuerdo al relato de los autores citados, se realizó una votación que terminó en una supuesta llamada telefónica y la designación de Alfredo Cantilo -ex dirigente del Colegio de Árbitros y amigo personal de Carlos Alberto Lacoste- como presidente de la Asociación. En consecuencia,

tanto el Ente Autárquico para el Mundial como la AFA, quedaron al servicio de la Marina y de esta forma lograron imponer sus planes sobre el resto de las Armas.

Con respecto a la preparación del Campeonato, puede señalarse que el proyecto de Lacoste era el de organizar un mundial lo suficientemente monumental para demostrar la capacidad que tenía Argentina de estar a la altura de las sedes anteriores. Para ello remodeló los estadios de River Plate, Vélez Sarsfield y Rosario Central, además de los nuevos de Córdoba, Mar del Plata y Mendoza. Se invirtió en aeropuertos y sistemas de telecomunicaciones, se refaccionó la infraestructura hotelera y las vías de acceso a través de autopistas. Por último, el EAM78 contrató los servicios de la empresa de seguridad Juncadella y los de la empresa norteamericana Burson-Marsteller y Asociados para mejorar la imagen del país en el exterior.

Es necesario aclarar que no abordaremos la cuestión de los costos del Mundial en este trabajo, pero sí señalaremos que éstos también formaron parte de las fricciones internas que enfrentaron a la Marina y el Ejército, y que revelaban a su vez la prioridad que le otorgó cada fracción al acontecimiento. De esta forma, el alto presupuesto que establecía Lacoste fue discutido por Juan T. Alemann -secretario de Hacienda de Martínez de Hoz- quien murió durante el anteúltimo partido del campeonato por una bomba puesta en su casa (Ignasi Nogues Vivas; 2006).

De esta forma puede verse cómo a partir de la creación del EAM78, existieron conflictos internos por la obtención de espacios de poder (Canelo, 2008). Siguiendo el esquema de la autora, mientras la fracción más liberal tendía a una planificación austera mediante el criterio eficientista; el ala nacionalista priorizaba el acontecimiento como parte del proyecto nacional y como oportunidad de demostrar las capacidades del gobierno de turno de generar una imagen superadora de la Argentina frente al mundo. Dicha fracción impulsó las obras a gran escala que caracterizaron el acontecimiento deportivo. Al respecto vale destacar la afirmación del General de Brigada y presidente del EAM, Antonio Luis Merlo para la revista *Summa*:

“Un Campeonato Mundial de Fútbol como el que estamos preparando aceptado como motor de realidades posibles e inmediatas significa también el tránsito hacia un futuro inmediato en materia de realizaciones. Configura asimismo (...) la ocasión para corregir en el exterior la imagen desconocida o distorsionada que no representa nuestra verdad. (...) El campeonato Mundial de 1978, además de la satisfacción de índole deportiva que nos proporcionará, quedará vivo a través del testimonio que constituirán las obras de

comunicaciones e infraestructura que son la base del salto hacia el futuro.” (*Summa*, nro. 117, Octubre de 1977, pp. 43)

Esta cita da cuenta del esfuerzo por reforzar la imagen de Argentina en el exterior, demostrar los avances de los castrenses en materia de obras públicas y obtener así reconocimiento internacional. Cuestiones que representaron una función primordial del EAM78. Veremos dentro de las funciones del EAM78, que existió un esfuerzo por retener todos los espacios de intervención posibles que buscan reforzar la imagen de Argentina en el exterior y otorgarle legitimidad al PRN a través de la acción estatal. Es evidente que, como reflexiona Luján Menazzi Canese (2003), el presidente del EAM consideraba que la legitimidad del gobierno iba a depender de su accionar en el espacio público promoviendo el desarrollo tecnológico y el avance en infraestructura, de esta manera el éxito del mundial iba a depender entonces de quién los pusiera en marcha.

Por otro lado, las palabras de Merlo registradas en la revista *Summa*, traslucen cierta idea de progreso que el sector nacionalista del gobierno de facto buscaba imponer. Dicha apuesta consistía en imponer la idea de una ciudad moderna y sin fisuras a través de obras a gran escala que demuestren el progreso de la nación.

Además, puede leerse Merlo cierta conciencia sobre la posterioridad. Es decir, dejar ante todo un “testimonio” material -tecnológico y arquitectónico- para que se reconozca la labor del régimen a futuro. Es por ello que era necesario otorgarle prioridad a la infraestructura, centralizar la organización en un ente estatal como el Ente Autárquico para el Mundial y acelerar los planes urbanos de remodelación y modernización de la ciudad.

En este sentido, puede señalarse que el control del campeonato formaba todo un plan de infraestructura, urbanización, publicidad y posicionamiento que se situaba por encima del mismo. La imagen de Argentina que el PRN deseaba proyectar necesitaba una batería de políticas urbanas como el Código de Planeamiento Urbano de 1977, las políticas de erradicación de villas miserias, la construcción de autopistas y la creación de un cinturón ecológico para que la ciudad sea sinónimo de orden, eficiencia y pulcritud (Oszlak, 1991).

Por último, puede observarse en el párrafo citado de *Summa*, que la Argentina como sede del Campeonato significaba una oportunidad para demostrar los avances en materia pública de la gestión castrense y generar una imagen superadora con respecto a los años previos. En particular,

significaba romper con la idea de que Argentina era un país atrasado con respecto al resto del mundo incapaz de llevar a cabo un acontecimiento de grandes magnitudes y cuya imagen de país no se condecía con la realidad vivida.

Sobre este último punto, puede advertirse cómo la cuestión de la ruptura y la necesidad de demostrar un país nuevo, puede relacionarse con la misma concepción del PRN en torno a la economía, el sistema de partidos y su auto percepción en la dirigencia del *Proceso*. Siguiendo el trabajo de Hugo Quiroga (2004), la cuestión de la ruptura con el orden previo provenía de la importancia que le asignaban los castrenses de cerrar el ciclo de la experiencia populista percibida como desordenada e indeseable. Como lo destaca la socióloga Paula Canelo (2008), a los momentos reactivos del régimen -centrados en la ruptura con el orden establecido-, le siguió su correlato fundacional que pregonaba por fundar un nuevo orden capitalista moderno mediante la disciplina y la restitución de los valores del Estado de facto.

Por otro lado, la cuestión del desvío también formó parte del discurso castrense. El objetivo del PRN era corregir el curso político-económico que había sido desviado por las políticas populistas y disponer de bases sólidas para el desarrollo futuro (Canitrot, 1981). Reformar la imagen de Argentina en el exterior formaría así parte de la serie de cuestiones que el *PRN* venía a corregir.

Esta prioridad nacional asignada a los preparativos se encuentra reforzada por los técnicos y arquitectos de *Summa* a la hora de percibir al Mundial como un desafío técnico, relegando el campeonato –como espectáculo- en segundo lugar. En este sentido, la subdirectora ejecutiva de *Summa*, Alcira Gonzalez Malleville expresaba:

“*El juego, pues, es lo de menos*¹². La infraestructura necesaria para que durante noventa minutos definitivos se enfrenten veintidós contendientes es lo que, en verdad, compromete los mejores esfuerzos del país, de sus técnicos y profesionales. Esta infraestructura es la que dará ante el mundo la imagen de lo que somos capaces de hacer, superando los problemas económicos y organizativos; es la que, cuando el eco del último gol se haya perdido en el tiempo (...) serán la imagen de una país que quiso salir de un estado de postración.” (“Presentación”, *Summa*, nro. 117, Octubre de 1977, pp. 43)

12 El subrayado es mío.

En este sentido, la importancia que el PRN le dio a los preparativos del mundial se condice con el rol que el estado le dio a los arquitectos que propio de la tradición modernizadora. En este párrafo puede verse la manera en que los técnicos utilizaron el acontecimiento deportivo para promover su función como arquitectos de infraestructura, pero también con la necesidad de los castrenses de hacer visible su acción en el espacio público y generar una comunión entre el Estado y la sociedad. De esta forma, se declaró al Campeonato Mundial por la Copa FIFA 1978 de interés nacional por decreto reglamentario 1820/76 y por ley 21.379/76¹³.

En la revista *Summa* se plasmaron los propósitos fundamentales del EAM78 en su número especial dedicado a la infraestructura para el Mundial 78’:

“a) Utilizar el desafío que constituye una empresa de magnitud y dimensión poco común para lograr la coincidencia de los habitantes del país en los aspectos espirituales y materiales tendientes a mejorar nuestra situación de convivencia¹⁴”; “b) utilizar la expectativa que reproduce el torneo a nivel internacional para mejorar la imagen de argentina en el exterior afectada por la falta de comunicación y por la *información deformada de nuestra realidad*”; “c) cumplir con un compromiso que si bien fue adquirido por una institución privada, concierta, por sus particularidades, el consenso de una clara mayoría de las comunidades argentina e internacional.”

(“Presentación”, *Summa*, nro. 117, Octubre de 1977, pp. 43)

En *Summa* también se detallan las tareas asignadas al EAM 78¹⁵. Entre ellas se encontraba completar la infraestructura necesaria de estadios y comunicación, crear un sistema de imagen de televisión satelital, atender a la prensa, en especial la extranjera, proporcionando los establecimientos necesarios para su correcto desempeño, ampliar la capacidad hotelera en las ciudades sedes y sub sedes, organizar y coordinar el sistema de seguridad, organizar junto con los organismos responsables sistemas de promoción interna y externa a fin de explotar las posibilidades comerciales del campeonato y contribuir a mejorar la imagen, y por último,

13 *Summa*, nro. 177, oct. 1977, pp. 43.

14 El subrayado es mío

15 *Summa*, nro. 177, oct. 1977

organizar un sistema de transporte desde el extranjero con la participación de Aerolíneas Argentinas, adaptando las instalaciones aeroportuarias y completando a su vez, la red vial necesaria para el mejoramiento del tránsito y la conexión con el aeropuerto.

Para cumplir con tales propósitos el EAM78 se subdividió en siete gerencias: Infraestructura, Operación de Instalaciones, Planeamiento y Control de Gestión, Economía y Finanzas, Comercialización, Asuntos Especiales, Prensa, Relaciones Públicas y Promoción.

La Gerencia de Infraestructura fue la responsable de la programación y ejecución de las instalaciones necesarias para el campeonato. A tal fin, el EAM 78' contrató a estudios de arquitectura e ingeniería, asesores profesionales y especialistas que, mediante convenios con los organismos oficiales de servicios, centralizaron y supervisaron los proyectos de infraestructura. De acuerdo a la ley que sancionó la creación del EAM 78', éste junto con sus subdivisiones debían disolverse.

Los técnicos cumplieron así un rol crucial en los preparativos del Mundial de 1978. Analizaremos a continuación sus intervenciones dentro del marco deportivo, su significado simbólico y la relación entre éstos y el proyecto impulsado por el PRN.

El Proceso de construcción del Mundial 78'

“Ninguna vidriera mejor que la calidad coherente del sistema de diseño”

Graciela Silvestri¹⁶

En este apartado analizaremos el despliegue de obras que desarrollaron los arquitectos en el campo del diseño para el mundial de 1978 relevadas por la revista *Summa*. Entre ellas, se destacan la realización de estadios, el diseño de sus butacas, el sistema de señalización e iluminación, así como también la infraestructura urbana y hotelera, los centros de prensa y el soporte audiovisual a través de la construcción del edificio de ATC y las imágenes diseñadas para el mundial; componen la intervención que realizaron los arquitectos, técnicos y diseñadores en

¹⁶ Graciela Silvestri, *Apariencia y verdad*, en Revista BLOCK, nro. 5, Centros de Estudios de Arquitectura Contemporánea, Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, Argentina, Diciembre de 2000.

vistas del evento deportivo. Sin embargo, como señala Graciela Silvestri (2000) muchos trabajos para el Mundial fueron concebidos y planeados antes del Golpe, pero esto no impidió su utilización.

Exploraremos la manera en que es abordada por nuestra revista de análisis, y buscaremos trazar los puntos de encuentro entre el proyecto arquitectónico y el castrense.

En primer lugar, es preciso señalar que la revista *Summa* desarrolló una considerable cantidad de números dedicados a la discusión del diseño de los proyectos que realizaron. Dedicó un número completo a la infraestructura para el mundial¹⁷, a la remodelación hotelera¹⁸, y otro en especial a la construcción de estadios de fútbol¹⁹.

Para las remodelaciones de las canchas de River Plate, Vélez Sarsfield, Rosario Central y los polideportivos de Mendoza, Córdoba y Mar del Plata fueron seleccionados arquitectos de la Sociedad Central de Arquitectos, el estudio de arquitectura SEPRA, y otros profesionales que habían realizado los anteproyectos de las remodelaciones elegidos por la Gerencia de Infraestructura. A su vez, se contrató al estudio de arquitectura Miguens, Pando y Asociados para formar un equipo coordinado (ECI) que supervisara y coordinara las construcciones, estableciera el cuerpo de normas y criterios para el diseño y construcción de estadios y sirviera como apoyo a la Secretaría de Estado. Es preciso señalar que dicho estudio estaba formado por Horacio Pando, arquitecto y socio de la SCA que tuvo un rol protagónico en la conducción de las obras.

Puede observarse en las notas de nuestra revista de estudio, la precisión y el nivel de detalle que tuvieron los arquitectos en el diseño y el análisis relativos a la construcción de los aspectos más técnicos de la infraestructura para el Mundial como la pautas arquitectónicas para el diseño de las tribunas y butacas, la iluminación de los campos de juego, las salas de prensa, los accesos a los estadios y la infraestructura urbana de servicios requeridos para las instalaciones deportivas. De esta forma, podemos ver que a diferencia de los debates en torno a las Autopistas Urbanas, los castrenses les asignaron a los arquitectos un lugar protagónico que éstos aprovecharon y que, lejos de realizar crítica alguna, alentaron y promovieron el proyecto.

17 “Mundial 78’. Infraestructura de Apoyo” en *Summa* nro.117, oct. 1977

18 “Hoteles” en *Summa* nro. 123, abr. 1978

19 “Los estadios del Mundial '78” en *Summa* nro. 125. jun. 1978

Como señalamos previamente, *Summa* dedicó un número especial a las obras de hotelería. Dentro de las remodelaciones arquitectónicas, se construyeron hoteles como el Bauen, el Conquistador, el Libertador y se remodeló Plaza Hotel para responder a la demanda hotelera en vistas del Mundial. Lo interesante es señalar que esta misma edición, la revista *Summa* destaca la importancia de la participación de los capitales privados en la edificación hotelera donde detalla la reglamentación de préstamos para la actividad hotelera²⁰. Dicho financiamiento fue realizado por el Banco Nacional de Desarrollo que proponía préstamos a empresas con facilidades y garantías crediticias. Esta participación del capital privado demuestra el carácter dual privado-estatal propuesto por Pucciarelli (2004) y Castellani (2004) que marcó la gestión del PNR.

Como lo demuestran los autores, las empresas que formaron parte del complejo económico estatal-privado nacieron a partir de un impulso del sector público que dependió de los agentes económicos para sostener la construcción de grandes obras de infraestructura. Esta relación entre empresas y el sector público, si bien se profundizó en la década del setenta; tenía una larga trayectoria y por esta razón, pudieron acceder más fácilmente a las nuevas oportunidades de negocio que brindaban las actividades constructoras que impulsaron los castrenses (Schvazer, 1981).

Por último, destacaremos la importancia que el PRN les asignó a los técnicos y arquitectos en lo referido a la comunicación. Dos cuestiones tuvieron un rol significativo en el papel de la transmisión del Mundial 78: La prensa, la telecomunicación y la publicidad.

Con respecto a la prensa, el gobierno de la Junta realizó una doble acción: mientras la prensa argentina fue controlada y censurada, la prensa extranjera fue bien recibida y acogida por los castrenses.

Mediante la Secretaría de Estado de Prensa y Difusión, el Estado restringió los medios masivos de comunicación en Argentina organizando una serie de principios y procedimientos que reglaban la prensa escrita. El régimen aumentó de esta forma el control de la prensa escrita local en vistas del acontecimiento deportivo. Si bien no analizaremos aquí la manera en que fue cubierto el evento por los periodistas; resulta importante señalar la importancia que el PRN le asignó al control de las comunicaciones como parte de su política de control social. Por otro lado, el estado de facto destinó recursos y espacios para la construcción de centros de prensa para los medios de comunicación extranjeros. Así, mediante la Gerencia específica de prensa del

²⁰ “Hoteles” en *Summa* nro. 123, abr. 1978

EAM 78, se realizaron los centros de prensa destinados a proveer de las comodidades necesarias y de la seguridad solicitada por los medios extranjeros. Dichas realizaciones quedaron a cargo de arquitectos como parte de la infraestructura destinada al campeonato. En *Summa*, varios artículos trataron las cuestiones específicas que debían tener los centros de prensa y resaltaron la importancia en su función comunicativa:

“Una condición fundamental para el éxito del Campeonato Mundial del Fútbol de 1978, es la transmisión oral visual y escrita de los partidos, tanto de nuestro país como hacia el resto de los países interesados. (...) El Centro de Prensa debe contar con los equipos y la comodidades que necesite el periodista para comunicarse con el resto del mundo”.

Horacio Pando, “Los estadios de fútbol para el campeonato mundial de 1978” en
Summa, nro. 117, Oct. 1977

Los arquitectos Horacio Pando y Francisco Pontieri -ambos miembros de la SCA- destacan así el rol de los técnicos en lograr que el evento trascienda, donde el éxito del mundial iba a depender de la eficiencia de la transmisión del Mundial y de los progresos alcanzados por el país, al mundo.

Esta cuestión de la imagen del mundial se encuentra reforzada por la construcción de la telecomunicación mediante ENTel y Argentina 78 Televisora SA (A 78 TV). Si bien gran parte de las obras de ampliación de los servicios de comunicación, radiofusión y audio televisión, estaban ya previstos pero éstos se aceleraron en vistas del campeonato. *Summa* analiza la instalación, planificación y la logística correspondiente a cubrir los distintos sistemas comunicacionales de manera eficiente y atendiendo a las particularidades de cada área donde los arquitectos fueron los encargados de poner en marcha las obras, en especial al equipamiento de Argentina 78 Televisora SA (A78 TV), que a partir de 1979, pasó a llamarse Argentina Televisora Color (ATC).

A78 TV fue una empresa dependiente de la Secretaria de Información Pública constituida en agosto de 1976 con el objetivo de coordinar y ejecutar la transmisión por televisión en colores en el exterior y en blanco y negro al país del XI Campeonato de Fútbol²¹. Este centro operativo fue diseñado por el estudio de arquitectura [Manteola-Sánchez Gómez-Santos-Solsona-Viñoly](#) y

21 *Summa*, nro.117.oct 1977

construido por firmas privadas. Debe aclararse que la construcción de este centro fue una exigencia de la FIFA quien acordó los términos de contrato de los derechos televisivos con las organizaciones teledifusoras internacionales.

Varias cuestiones son destacadas por la revista *Summa*. Por un lado, la importancia en la construcción de la sede de A78 TV como un edificio con un fuerte carácter arquitectónico. Por su característica como edificio plaza, su emplazamiento geográfico y su implicación tecnológica fue considerado un edificio de vanguardia que se encontraba a la altura de las grandes edificaciones europeas.

En esta sintonía, unos años después del Mundial de fútbol, el arquitecto Alberto Bellucci realizó en *Summa* un análisis de la relevancia de este centro para la arquitectura una vez finalizado el mundial:

“Ese es el convencimiento y el objetivo con que intento resumir las múltiples lecturas que propone el Centro de Producción ATC, el objeto urbano probablemente más polémico y seductor que hemos heredado del Mundial `78 (sic). Más aun, podemos considerarlo sin excesivo riesgo como “el” edificio de los años 70, del mismo modo que el Banco de Londres lo fue de los 60”.

Alberto Bellucci, “Argentina Televisora Color (ATC), Buenos Aires” en *Summa*, nro.186, abr. 1983

También Bellucci caracteriza al edificio de ATC como una arquitectura que dejó atrás las excentricidades de los años 60, se normalizó y avanzó a la década del setenta al realizar un edificio como parte de un fragmento urbano acentuado por el aumento de las transformaciones urbanas del período.

Por otro lado, señala la rapidez con la que tuvo que planearse y edificarse. En el plazo de un año y medio (diciembre 1976/mayo1978) se realizó la construcción e instalación del centro A78 TV, sin posibilidad de aplazamiento, cancelación, ni restricción económica.²² Esto nos permite dar cuenta de la importancia que el estado de facto le asignó a la transmisión del Mundial de 1978. Si bien es cierto que estaba respondiendo a una exigencia externa, lo llevó a cabo como una

22 *Summa*, nro. 186, abr. 1983

prioridad nacional y una oportunidad para demostrar el progreso tecnológico, de infraestructura y diseño urbano del cual se había apropiado el PRN.

Por último, *Summa* destaca el lugar que los arquitectos le asignaron a la cuestión de la trascendencia de las obras. Como se señaló previamente, para los técnicos el mundial de 1978 excedía la cuestión deportiva. El campeonato era pasajero pero las obras e infraestructuras realizadas, no. Por otro lado, los emplazamientos y construcciones para el mundial sirvieron también para hacer visible las obras impulsadas por el régimen de facto y demostrar lo que su gestión era capaz de hacer.

En última instancia, se encuentra el diseño gráfico destinado al Mundial. El primer emblema utilizado fue diseñado en 1973 que surgió y fue elegido por concurso. Su diseño, una pelota mundo, fue bien recibido por la arquitectura. Sin embargo, este fue rediseñado durante el peronismo por un empleado de la Secretaría de Deportes y Turismo del Ministerio de Bienestar Social con el logo conocido de dos manos expresadas en líneas sosteniendo una pelota, remplazando así el diseño profesional anterior. La elección de la mascota del niñoito-gaucha tampoco fue bien recibida por la comunidad arquitectónica ya que no fueron considerados para realizar dicha imagen y consideraban que se contradecía con la imagen de progreso que buscaban plasmar. En *Summa* pueden registrarse las críticas a este diseño:

“Se trata de la comunicación que más rápidamente nos identificará en todo el mundo. (...) Pero ¿Cuál es la imagen que en esos mismos carteles (...) representan a la Argentina? Un gaucha boleando avestruces! ¿Esa es la imagen de nuestro país hoy? (...) cuando teníamos la mejor ocasión para crear una gráfica comunicacional que representara nuestra realidad actual a través de los excelentes diseñadores gráficos que poseemos, salimos al escenario mundial con una mascota anónima y pueril. ¡Lástima grande!”.

“Las imágenes del Mundial” en *Summa*, nro. 117, oct. 1977

Podemos observar la autopercepción por parte de los técnicos la modernización que había alcanzado Argentina, al negar su carácter más tradicional y criticar la posibilidad de no poder plasmar el progreso en el campo profesional hacia el exterior. Crítica acompañada por el resentimiento por parte de los técnicos al desplazarlos del diseño de la mascota y por lo tanto, de su función específica de diseñadores.

El caso contrario ocurre con el logo de A78 TV y el poster del campeonato diseñado con el sistema de puntos. Ambos diseños fueron creados por profesionales que colaboraron en la revista *Summa* que reconoce en ambas y destaca que su elección, a diferencia de los otros logos, fue realizada por concurso y por lo tanto, no han sido legítimos. El diseño del logotipo de A78 TV fue creado por el diseñador gráfico Carlos Gallardo, mientras el cartel publicitario del Campeonato de Fútbol realizado por Eduardo López.

“La alegría también en este caso invade a **summa**²³ (...) con la certeza de que no es arbitrario que las imágenes más logradas sean obra de reconocidos diseñadores gráficos. Si por lo común debemos evitar la improvisación, es indudable que en casos como este, en que está en juego la imagen del país ante el mundo, debió planearse exhaustivamente cada uno de los pasos a dar”.

“Las imágenes del Mundial” en *Summa*, nro. 117, oct. 1977

Summa resalta la responsabilidad que significaba planear un lenguaje específico con un contenido preciso que sea capaz de identificar a Argentina como el país desarrollado y moderno que pretendía ser. Lo que estaba en juego entonces, para los técnicos, no era el partido, sino la imagen del país frente al mundo.

De esta forma, el mayor logro de los técnicos estuvo en la eficiencia de la publicidad. Es decir, en la transmisión sobre el significado de las obras y la imagen de la ciudad.

Como señala Silvestri (2000), la Junta no manejó un único registro de propaganda en el mundial, sino que convivieron las imágenes más tradicionales como la mascota junto con las expresiones estilizadas del diseño de ATC. De esta forma se pone en evidencia que para demostrar la modernización alcanzada, no bastaba con hacer; debía expresarse a su vez mediante de un lenguaje específico –el diseño- y una imagen urbana precisa –la infraestructura- que no dejara ver fisuras.

Por último podemos afirmar que los preparativos del Mundial de fútbol de 1978 funcionaron como lugar de encuentro entre los técnicos y el estado. A través de una serie de herramientas, el PRN buscó lograr su propia legitimidad y generar un efecto de comunión entre los técnicos, la sociedad y el estado mediante el consentimiento de su actuación en el espacio público.

23 La negrita corresponde al original

En este sentido, nos preguntamos ¿Que herramientas concretas utilizó el PRN para darle legitimidad a su proyecto y generar dicha comunión que trascendiera el Mundial? A través de la proyección de una ciudad nueva, avanzada y ordenada. Nos preguntamos entonces, ¿Quién era capaz de generar esta imagen superadora de Argentina? Como observamos en nuestro trabajo, fueron los técnicos, arquitectos, ingenieros y planificadores a través de la transformación urbana. Entonces, resulta válida la pregunta que realiza Silvestri (2000) al cuestionarse a quien estaban dirigidos los esfuerzos de los arquitectos progresistas. Su respuesta es que estaba destinado al pueblo, la cuestión que se suscita aquí es entonces ¿Qué pasa si aquellos que están en el poder y que actúan como promotores de las obras públicas que minaron la década del 70' no representan al pueblo?

CONCLUSIONES

A continuación repasaremos los ejes que desarrollamos en nuestro trabajo a fin de centralizar los objetivos que buscamos demostrar y las inquietudes que dieron origen a este trabajo. Expondremos a su vez, nuevos interrogantes que servirán como líneas de análisis para trabajos futuros.

En primer lugar, estudiamos la lógica política y económica que formó parte del Proceso Nacional de Reorganización para establecer una relación entre sus componentes y su accionar político en el espacio público. Al estudiar la manera en que el Estado llevó a cabo las políticas de intervención urbana pudimos comprobar que sus lineamientos económicos siguieron un principio estratégico que favoreció la acumulación económica de las corporaciones formaron la trama corporativa del *complejo económico-estatal privado* (Castellani, 2004) mediante la financiación privada de la Red de Autopistas Urbana y de los costos de infraestructura del Campeonato de Fútbol.

Demostramos a su vez, el componente autoritario del régimen mediante la censura del debate en torno a la Red de Autopistas Urbanas y la no vacilación de la municipalidad al imponer sobre la consecución del proyecto vial y las expropiaciones necesarias para realizarla. Sobre este punto expusimos además la manera en que las expropiaciones formaron parte del carácter socialmente excluyente del Proyecto Nacional así como también el proyecto vial al priorizar el transporte individual sobre el colectivo.

Por otro lado, a través de la constitución del Ente Autárquico para el Mundial comprobamos la teoría de Paula Canelo (2004) al afirmar que el Estado instaurado en 1976 estaba lejos de ser homogéneo, sino que durante su gestión existió una competencia por espacios de poder que implicó la imposición de una fracción sobre otra, la cual varió en el tiempo. De esta forma, expusimos los conflictos internos que surgieron por el control del Ente, los planes que cada sector tuvo para el Mundial y demostramos que la prioridad que el gobierno le asignó al mundial se relacionó con los esfuerzos de los castrenses para lograr la legitimidad de su gobierno mediante la acción pública. Es por ello que centramos nuestro trabajo en la preparación del campeonato futbolístico y no en el evento en sí mismo. No porque los resultados no importasen, por supuesto que era importante que Argentina ganara; sino porque el triunfo del campeonato sería en mayor medida el fruto de los jugadores que del Estado. En este sentido, el éxito del Estado radicaba en haber dejado el país a punto para el Mundial de 1978. Es decir, de haber vencido las dificultades de un país que, de acuerdo a su visión, se encontraba postrado y haber demostrado el progreso alcanzado. La competencia válida para el Proceso Nacional de Reorganización era la única la que podía atribuirse por completo: la del triunfo del orden de su gestión, frente al caos de la anterior.

Por último, demostramos que el estudio del Ente Autárquico para el Mundial como parte de una política dirigida a un evento deportivo es una plataforma posible para demostrar la relación entre los actores técnicos y la gestión castrense. De esta manera, frente a la enorme producción de arquitectos, planificadores y diseñadores destinadas a la realización del XI Campeonato Mundial de Fútbol; retomamos la pregunta inicial sobre si los técnicos fueron colaboradores de la legitimación del Proceso Nacional de Reorganización al promover las obras efectuadas por el gobierno de facto -pero planeadas por los técnicos-; o si por el contrario resultaron víctimas de un Estado autoritario que se apropió de las obras de éstos para perpetuarse en el poder.

Consideramos que no fueron ni lo uno, ni lo otro en su totalidad. Creemos que tanto los arquitectos, los diseñadores como los planificadores de la ciudad buscaron continuar ejerciendo su rol como profesionales y ello implicaba que muchos tuvieran que trabajar en conjunto con la burocracia estatal para poder llevar a cabo sus proyectos. Como expusimos, su actuación en el espacio público como planificadores, la auto certeza de la autonomía de su profesión y la larga duración de las transformaciones urbanas, formaban parte de la tradición modernizadora planificadora que los llevó a que transiten por distintos regímenes inclusive los de corte autoritario sin problemas. Puede sugerirse sin embargo, un cierto oportunismo por parte de los técnicos al aprovechar el impulso de las construcciones de grandes obras promovido por el estado de facto pero no hay evidencia empírica con la que hayamos podido demostrar una alianza entre ambos. Si bien, en el caso del Mundial puede advertirse una actitud celebratoria y positiva por parte de los técnicos en relación al accionar estatal; está adquirió un tono crítico se pronunciaron sobre la Red de Autopistas Urbana. Consideramos que la razón de ello reside en que las críticas realizadas por los arquitectos y sus colegas no se basaban en una crítica al Proceso Nacional de Reorganización en sí. Sino a la defensa de su profesión dentro de un contexto autoritario, las cuáles oscilaban dependiendo del desplazamiento o la relevancia del rol profesional que le asignase el Estado de facto.

A modo de cierre, podemos señalar que este trabajo nos permite volver a pensar las relaciones entre los actores no gubernamentales y la burocracia estatal que trabajaron conjuntamente durante la última dictadura militar argentina.

Y contribuye a analizar, mediante el estudio de planes y políticas concretas en el espacio público, las características del Proceso Nacional de Reorganización sin estudiar específicamente las políticas represivas.

Queda pendiente a modo de futuras investigaciones continuar con la investigación sobre las obras públicas como manera de entender el funcionamiento y las complejidades del Proceso Nacional de Reorganización. Y por otro lado, una inquietud a raíz de este trabajo.

Notamos con la realización de este ensayo y la literatura sobre las intervenciones urbanas durante el contexto dictatorial, una preocupación por el carácter legalista de las intervenciones públicas.

En este sentido el Nuevo Código Urbano y su modificación para introducir la Red de Autopistas Urbanas, el Plan de Erradicación de Villa, la Ley de Expropiaciones, el establecimiento de la prioridad del Mundial mediante decreto nacional y un conjunto de sanciones ejecutivas que formaron el corpus legal castrense; actuaron como respaldo de sus intervenciones en la ciudad. En este sentido, llama la atención ya que provienen de un gobierno de facto con una voluntad autoritaria que no esconde.

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

Sugerimos, a modo de investigación futura la relación entre esta voluntad legalista y la idea de permanencia con el que se instauró el Proceso de Reorganización Nacional que no se concebía como un gobierno, sino como un Régimen de regímenes.

FUENTES

Summa. Revista de arquitectura, tecnología y diseño, años 1976-1983. Biblioteca de las Universidad Torcuato Di Tella

BIBLIOGRAFIA

Adolfo Canitrot, *Teoría y práctica del liberalismo. Política antiinflacionaria y apertura económica en Argentina*, Desarrollo Económico. Nro. 82. 1981. pp. 6

Aldo Ferrer, *El retorno del liberalismo: reflexiones sobre la política económica vigente en la Argentina*. Desarrollo Económico nro. 72. 1979

Amilcar Romero. Lo de los militares fue el Mundial, I-BUCS * Ediciones Electrónicas Multimedia. 2003. Consultado el 3-08-2016. URL :

<https://es.scribd.com/document/76752852/Lo-de-los-militares-fue-Mundial-Amilcar-Romero>

Ana Castellani, *Empresario, Tecnócratas y Militares, La trama corporativa de la última dictadura militar*, Alfredo Pucciarelli coordinador, Buenos Aires, Siglo Veintiuno Editores Argentina S.A., 2004

Gabriela Tavella, “*Las autopistas no tienen ideología*” *Análisis del proyecto de Red de Autopistas Urbanas para la ciudad de Buenos Aires durante la última dictadura militar argentina (1976-1983)*, Tesis de Maestría en Estudios Latinoamericanos, Escuela de Humanidades, Universidad Nacional de San Martín, publicada en la Red Interdisciplinaria de Estudios de la Historia Reciente, año de publicación 2014. Consultada el 30-12-2016.

Graciela Silvestri, *Apariencia y verdad*, en Revista BLOCK, nro. 5, Centros de Estudios de Arquitectura Contemporánea, Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, Argentina, Diciembre de 2000.

Guillermo Jajamovich y Lijan Menazzi *Políticas urbanas en un contexto de dictadura militar: Algunos interrogantes de partir de Buenos Aires 1976-10983*, Publicado en Digital Portal de Revista de la Universidad de Colombia (2012) visto online el 2-3-2015. URL <http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/22643>

Horacio Torre, *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*, Buenos Aires, Ed. Dirección de Investigaciones, Secretaria de Investigación y Posgrado de la Facultad de Arquitectura, UBA. 2006

<http://www.educacionholistica.org/notepad/documentos/Politica/Libros%20%28Varios%29/La%20Dictadura%20Del%20Balon.PDF>. Consultada el 3-08-2016

Hugo Quiroga, *El tiempo del Proceso, Conflictos y coincidencias entre políticos y militares (1976-1983)*, Rosario, Fundación Ross. 2002.

Ignasi Noguer Vivas, *Argentina 78: la dictadura del Balón*, tesis de Seminario de Cuestiones Actuales de Comunicación, Universidad de Barcelona, publicada en junio 2006. URL *Juan José Sebreli en La era del futbol, editorial Sudamericana, 2011*

Liernur, Francisco. *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes, 2001.

Luis J. Domínguez Roca. “Planes urbanos y transporte en la ciudad de Buenos Aires”, en Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, N° 194 (112) [ISSN: 1138-9788]. 2005. Visitado el 10-9-2016

Luján Menazzi Canese, *Ciudad en dictadura. Procesos Urbanos en la Ciudad de Buenos Aires durante la última dictadura militar (1976-1983)*, Scripta Nova Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales numero 429, Universidad de Barcelona, 10 de febrero de 2013, vol. XVII, N° 421 [ISSN: 1138-9788]. 2003. Visitado el 20-9-2016

Marcos Novaro y Vicente Palermo, *La Dictadura Militar 1976-1983: Del golpe de Estado a la restauración democrática*, Editorial Paidós, Buenos Aires, 2003

Martin Schorr, *La desindustrialización como eje del proyecto refundacional de la economía y la sociedad en Argentina, 1976-1983*, American Latin

History, vol.19 no.3 México sep./dic. 2012. URL. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532012000300002. Visto online el 12-4-2016

Müller, Alberto y Martin G. Rapetti. (2001). “Un quiebre olvidado: la política económica de Martínez de Hoz”, Ciclos, No. 21, pp. 11-35. URL.

http://www.cyta.com.ar/biblioteca/bddoc/bdlibros/334_muller_article.pdf. Visitado el 10-4-2016

Oszlak, Oscar. *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*. Buenos Aires: Humanitas-CEDES. 1991

Pando et al , *Diccionario de Arquitectura en la Argentina: Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*, Buenos Aires, AGEA ediciones. 2004

Paula Canelo, *Las dos almas del proceso. Nacionalistas y liberales durante la última dictadura militar argentina (1976-1981)*. En Paginas Revista Digital de la Escuela de Historia Nro. 1. PP. 69.85. Rosario. Universidad de Rosario. 2008.

Schvazer y Sábato. J, *Funcionamiento de la economía y poder político. Trabas para la democracia*, En Rouquié, A. y Schvazer J. (Comp.)- Como Renacen las democracias, Editorial Emecé. 1985

Schvazer, Jorge, *La política económica de Martínez de Hoz*, Buenos Aires, Hyspamerica. 1986

Silvestri, Graciela y Adrián Gorelik. *Ciudad y Cultura Urbana, 1976-1999: El fin de la expansión*, en Romero, José Luis y Luis Alberto Romero (directores), *Buenos Aires, historia de cuatro siglos*. Buenos Aires: Altamira. 2000

