

El sistema de avenidas de la ciudad de Buenos Aires en la era de los automotores (1920-1940).

Gruschetsky, Valeria.

Cita:

Gruschetsky, Valeria (2017). *El sistema de avenidas de la ciudad de Buenos Aires en la era de los automotores (1920-1940)*. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-019/307>

XVI Jornadas Interescuelas / Departamentos de Historia, Mar del Plata (Provincia de Buenos Aires, Argentina), 9-11 de agosto de 2017.

Mesa 56: Infraestructuras urbanas y territoriales en América Latina. Obra pública, cuerpos técnicos, sus usos y sus representaciones. (1890-1960).

Coordinadores:

Dr. Dhan Zunino Singh (Universidad Nacional de Quilmes – CONICET) -
dhansebastian@gmail.com

Valeria Gruschetsky (UBA – IDES –UTDT)- valeriaana@gmail.com

El sistema de avenidas de la ciudad de Buenos Aires en la era de los automotores (1920-1940)

Valeria Gruschetsky (UBA – IESCT/UNQ –UNSAM)

valeriaana@gmail.com

“Para publicar en actas”

Entre las décadas de 1920 y 1930 las obras de ensanches y aperturas de avenidas comenzaron a ser prioritarias en la agenda municipal de la Capital Federal, cobrando gran protagonismo en el abanico de obras públicas que realizó el Estado municipal, a las que deben sumarse aquellas otras ejecutadas por Estado nacional en dicho territorio. El crecimiento del campo automotor durante la década de 1920 fue notable y la cuestión vial en las grandes ciudades se convirtió en uno de los grandes tópicos del urbanismo moderno, situación que repercutió tanto en la esfera técnica como en el ámbito de las políticas locales para la realización de ese tipo de infraestructuras.

El presente trabajo indaga sobre la conformación del entramado de avenidas de la ciudad en función de los problemas de circulación que generó el avance del automóvil. El desarrollo de un plan de infraestructura destinado a solucionar los problemas de tránsito en la ciudad significó que las oficinas a cargo de las cuestiones urbanas y de las obras públicas colocaran a la vialidad en su agenda. Desde esta perspectiva, se propone un análisis que entrecruce el diseño vial con el urbanismo y su articulación con la dinámica política y la gestión estatal municipal y nacional. En este contexto surge la pregunta sobre la relación entre el tipo de proyectos de avenida y la repartición que estuvo a cargo, en función de la complejidad de la obra, de los actores involucrados –expertos, funcionarios públicos y políticos-, del lugar de emplazamiento, de la capacidad presupuestaria y de los saberes y

modelos de avenidas que primaron en cada uno. Para ello, se propone construir un esquema a modo de plano que identifique en el territorio los ensanches y las nuevas avenidas que integraron este entramado, dando cuenta la cronología de su proyección y ejecución, así como también de las reparticiones que las realizaron.¹ Ubicados temporalmente en las décadas de 1920 y 1930 se distinguen los planes y propuesta para mejorar la circulación en términos generales y los proyectos y obras que modificaron la traza existente - los ensanches de las avenidas de este a oeste- y las aperturas de nuevas vías para el tránsito automotor.

El entramado de las avenidas porteñas

Las avenidas en el plano

Mejorar, readaptar o construir un sistema de avenidas y ensanchar o abrir nuevas vías que mejorasen la capacidad de circulación y las comunicaciones entre distintos puntos de la ciudad era el diagnóstico común para todo especialista o funcionario vinculado a la vialidad urbana durante las décadas de 1920 y 1930.

Para entrar en esa discusión es necesario conocer cómo se fue conformado ese entramado de avenidas en la historia de Buenos Aires. En 1827 Bernardino Rivadavia propuso que desde el boulevard Callao partiesen avenidas perpendiculares de 30 varas (25 metros) de ancho y cada 4 cuadras con la intención de regularizar la ciudad y ordenar los suburbios, entre las que se encontraban los actuales trazados de las avenidas Corrientes, Córdoba, Independencia y San Juan. Recién en 1904 se puede plantear la idea de ensanchar una serie de calles que corrían de este a oeste con la promulgación de la Ley N° 1583. A las ya mencionadas se les sumaba Alvear (Av. Libertador entre Plaza Alvear y Av. Dorrego) y Santa Fe hacia el norte de la Avenida de Mayo/ Rivadavia y, Belgrano y Garay, hacia el sur.² La realización de este tipo de obras fue lenta y desapareja hasta bien entrados en la década de 1920. En muchos casos dependió de la voluntad, el interés y los recursos de cada gestión municipal. A ello se le sumaba los reclamos de los técnicos: falta de una

¹ Este orden temático fue construido tomando como modelo la propuesta de Alicia Novick para examinar a las avenidas en la ciudad de Buenos Aires a lo largo de toda su historia. Véase Alicia Novick y Raúl Enrique Piccioni, «Avenida», ed. Jorge Francisco Liernur y Fernando Aliata, *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografía, instituciones, ciudades* (Buenos Aires: AGE, 2004).

² «El ensanche de las Avenidas», *Revista Municipal*, 19 de septiembre de 1904; «El problema de las Avenidas», *Revista Municipal*, 18 de julio de 1904.

legislación clara para llevar adelante las expropiaciones necesarias, así como también de una normativa de edificación ajustada a las nuevas medidas de las avenidas ensanchadas. En esta lógica, el cambio de la línea de edificación se promulgó unos años después bajo la intendencia de Joaquín S. Anchorena (1910-1914). Esta gestión pareció ser una excepción durante esos años ya que se promulgaron las leyes para las aperturas de las avenidas diagonales Norte y Sur y de la Avenida 9 de Julio y, además, se avanzó en algunas de las obras de los ensanches de las avenidas de este a oeste.

Sin embargo, tal como se ha señalado, la reactivación y puesta en marcha de este tipo de obras comenzó bajo la gestión de las intendencias de Horacio Casco (5/1927 – 10/1928), José Luís Cántilo (10/1928 – 9/1930) y José Guerrico (9/1930 – 2/1932) y tomaron mayor impulso recién bajo la gestión de Mariano De Vedia y Mitre (1932-1938). Los ensanches de Alvear, Santa Fe y Corrientes fueron de los primeros en realizarse en sus tramos céntricos, es decir desde la Avenida Callao hacia el este. Para 1936, año del cuarto centenario de la fundación de Buenos Aires, se inauguraron muchas de estas obras como parte de los festejos que organizó la municipalidad.

En cuanto a la apertura de las avenidas denominadas transversales, su realización fue más compleja que los ensanches ya que se trató, en la mayoría de los casos, de obras más onerosas, a pesar de ser menos numerosas. Las dos grandes avenidas que se incorporaron a este entramado fueron la avenida 9 de Julio a fines de 1930³ y la avenida General Paz a principio de 1940. Ambas implicaron grandes inversiones y se caracterizaron por ser proyectadas y ejecutadas teniendo en cuenta las necesidades de los automotores y el tránsito regional. La avenida 9 de Julio, ubicada en el centro de la ciudad, involucró la expropiación de manzanas enteras a lo largo de las 33 cuadras previstas en el proyecto. La Avenida General Paz en cambio, materializó la traza del límite terrestre de la ciudad, a la vez que se transformó en su acceso anular. Se trató de un proyecto que conjugó zonas con diferentes niveles de urbanización en un área donde la ciudad se mezclaba con el suburbio. Además entre las década de 1920 y 1930 se proyectaron y se realizaron otras avenidas

³ Tal como señala Alicia Novick su inauguración el 12 de octubre de 1937 significó la apertura de sólo 5 cuadras de las treinta y tres previstas. Las obras siguieron avanzando hasta 1940 cuando se detienen por falta de transparencia en el proyecto y recién serán retomadas en la década de 1960. Véase Novick y Piccioni, «Avenida»; Novick, Alicia, «La avenida más ancha del mundo. Política, arquitectura e imagen.», *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, n.º 41 (2011): 133-54.

transversales como la Avenida Costanera Sur (1926), Costanera Norte (1936) y Paseo Colón. Para esta última, promediando la década de 1930, se proyectó su remodelación, rectificación y ensanche con el objetivo de encauzar el tránsito y otorgar mayor autonomía a los vehículos rápidos. Esta avenida, recostada sobre el este la ciudad junto con su continuación, la Avenida Leandro Alem (antiguo Paseo de Julio) funcionarían como punto de partida – o de llegada – de todo el conjunto de avenidas que corrían de este a oeste.

Por último, se deben mencionar una serie de nuevas avenidas o ensanches de calles que mejoraron el tráfico y las comunicaciones al oeste de la ciudad consolidada a fines del siglo XIX – es decir, al oeste de las calles Medrano, Castro Barros y Boedo-. Entre las que corrían de este a oeste, la Municipalidad destacó los trabajos realizados para ensanchar la calzada y renovar el afirmado de la avenida Cabildo como continuación de la avenida Santa Fe hasta llegar a la intersección con la Avenida General Paz; el ensanche de la Avenida Vertiz como continuación de la Avenida Alvear (actual avenida del Libertador); la pavimentación de la avenida Centenario (actual avenida Figueroa Alcorta) hasta su empalme con la Avenida Blandengues que también se pavimentó (Actual Avenida del Libertador). A la vez se confeccionó el proyecto del trazado, arbolado y cruces de las Avenidas Bullrich y Almeyra (antigua denominación de la avenida Juan B. Justo entre Santa Fe y Libertador) como parte de las obras del entubamiento del Arroyo Maldonado⁴. Esta obra, permitió la apertura de una nueva vía sobre su cauce entubado, la avenida Juan B. Justo, cuyo primer tramo fue inaugurado en 1936.⁵

⁴ El primer tramo del arroyo Maldonado se entubo entre 1929-1933 -5 km hasta la calle Bolivia-, el segundo finalizó en 1939 – hasta la calle Segurola- y en la década de 1940 se llegó hasta la Avenida General Paz (información reconstruida en base al acceso a diferentes páginas de internet y de la Memoria Municipales de la ciudad de Buenos Aires)

⁵ véase Memoria Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1926; «Memoria Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1933-1934» (s. f.); «Memoria Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1935» (s. f.); «Memoria Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1936» (s. f.).

señalaba que las intervenciones que tendían por sí solas a organizar el tránsito eran infructuosas en el largo plazo sino eran acompañadas por el desarrollo proyectos de infraestructura que mejorasen el caudal y la calidad de la circulación.⁶

Es decir, que las propuestas tendientes a ordenar el tránsito, eran en la mayoría de los casos, salidas parciales o de corto aliento pero al contar con la ventaja de que su implementación representaba un costo muy bajo en términos comparativos, se transformaban en alternativas factibles a la realización de una obra.⁷ Mejorar la red viaria y ordenar el tránsito debían ser dos factores complementarios para solucionar la congestión en la circulación. Por otra parte, construir nuevas vías implicaba mejorar las comunicaciones entre diferentes puntos de la ciudad y su entorno.

La gestión en la realización de las avenidas

A principios de la década de 1930 el ingeniero Jacobo Stock señalaba que para proyectar calles nuevas o ensanchar las existentes se debía cambiar la escala y tomar al automóvil como unidad. “Las calles céntricas tendrían entre 4, 6, 8 “autounidades” y no 9, 13 o 21 metros de ancho”⁸. Esta debería ser la medida para proyectar las vías adecuadas para la circulación de los automotores. Este diagnóstico construido desde una mirada técnica era compartido por los vecinos de la Capital quienes padecían diariamente las dificultades de transitar fluidamente por las calles y avenidas céntricas. Roberto Arlt, como columnista del diario *El mundo*, denunciaba las equivocaciones frecuentes del Departamento de Obras Públicas o de las empresas constructoras provocando la “lenta consumación” de ensanches o aperturas de calles.⁹

Depuesto H. Yrigoyen de su cargo tras el golpe de estado de 1930, asumió como presidente provisional el Gral. José Felix Uriburu, quien nombró a José Guerrico como

⁶ Carlos M. Della Paolera, «Urbanismo y problemas urbanos de Buenos Aires», *La Ingeniería*, octubre de 1929, 7, F-15-013.

⁷ Un ejemplo de las políticas de ordenamiento del tránsito se observan en varios de los escritos de Marcelino del Mazo, un especialista sobre cuestiones de vialidad urbana, que a principios de los años treinta recuperaba un dictamen de la Comisión Asesora de Tráfico del Concejo Deliberante de 1927 en el que se aconsejaba determinar «...la dirección o mano única, para cada calle o avenida» y en el caso de las avenidas-paseos distribuir entre sus dobles o múltiples calzadas las direcciones de marcha y las diferentes tracciones según el tipo y velocidad de los transportes. De esta forma daba cuenta de la relevancia de este tipo de políticas las políticas de ordenamiento del tránsito. Véase Marcelino del Mazo, *La congestión del tráfico. Su solución inmediata en la Capital Federal* (Buenos Aires: Ferrati Hnos., 1931), 25.

⁸ Stock, Jacobo, «El problema del tráfico en Buenos Aires», *Revista de Arquitectura*, mayo de 1932, 191.

⁹ Arlt, Roberto, «Aguafuertes Porteñas. Fantasías Municipales en Liniers», *El mundo*, 4 de noviembre de 1934.

intendente de la Capital Federal y disolvió al Concejo Deliberante (HCD) mediante decreto presidencial. Este intendente conservador asignó un lugar privilegiado a la obra pública en la agenda estatal y, particularmente, reactivó una serie de obras que buscaban solucionar los problemas de congestión de tránsito que se producían diariamente en el centro de la ciudad. Pero a pesar de la voluntad política y la facilidad para aunar consensos debido a que no funcionaba el HCD, la incapacidad de financiamiento repercutió en los tiempos de ejecución y finalización de las mismas. Recién bajo la Intendencia de Mariano de Vedia y Mitre (nombrado por el Presidente Justo) la obra pública tomó el impulso necesario que posibilitó transformar y modernizar el sistema viario de toda el área metropolitana.

La ejecución e inauguración de una gran cantidad de obras iniciadas durante su gestión le otorgaron a la ciudad un dinamismo similar al experimentado durante la era de Torcuato de Alvear.¹⁰ Buenos Aires dejó de ser una ciudad impotente y en estado de obra permanente, para convertirse en una ciudad en la cual se materializaba el cambio.¹¹ Las obras de vialidad urbana le confirieron esa imagen dinámica de una ciudad moderna. Debe destacarse que para la década de 1930 el automóvil se había convertido en unos de sus símbolos más representativos.

Como ya se ha mencionado, fue bajo la intendencia de Guerrico cuando comenzó a vislumbrarse la decisión política de impulsar el desarrollo de obras de infraestructura para la ciudad. Si bien le correspondía a la Dirección de Obras Públicas de la municipalidad la tarea de proyectar y construir, ya sea por licitación o por administración, todo lo referente al trazado, ensanche, aperturas, rectificaciones y conservación de avenidas, calles y pasajes; Guerrico creó una nueva dependencia con atribuciones similares pero que apuntó a intervenir en la ciudad a partir de los principios fundamentales del urbanismo. La Oficina del Plan Regulador bajo el mando de Della Paolera tuvo el objetivo de “racionalizar el desarrollo de la ciudad” implementando los últimos adelantos técnicos, “tanto en lo referente a comodidades como a estética”, basándose en un conocimiento científico.¹²

¹⁰ Gorelik, *La grilla y el parque*, 392.408.

¹¹ Para la relación de Mariano De Vedia y Mitre y la relación con Concejo Deliberante véase Gruschetsky, «El espíritu de la calle Corrientes no cambiará con el ensanche». La transformación de la calle Corrientes en avenida. Debates y representaciones. Buenos Aires 1927-1936», cap. 1, parte 3.

¹² Véase Memoria Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1933-1934.

En parte, la nueva oficina municipal fue el resultado del derrotero personal transitado por Della Paolera luego de su retorno a Buenos Aires tras obtener el título de urbanista en el Instituto de urbanismo de París en 1927. Convencido de que era necesario tener una mirada integral sobre la ciudad para intervenir en ella, buscó influir con sus ideas en los ámbitos de decisión política. Tributario de las ideas del urbanismo científico, en donde conceptos como funcionalidad y utilidad se asociaron con la belleza y desplazaron a la mera finalidad estética, buscó instalar la idea de planificación global a través de la realización de un plan regulador en el que primara la racionalidad.¹³

La idea de su director era que la “Oficina” funcionase como un servicio técnico que ordenase y dirigiese todos los aspectos relativos a la urbanización de Buenos Aires. En estos términos se puede interpretar que dependencias como la Dirección de Obras Públicas, con años en la gestión municipal, debiesen funcionar bajo su tutela.

En base a estos antecedentes, sumado a la labor y los conocimientos de Della Paolera, se estableció que la nueva dependencia tendría la finalidad de proveer las herramientas necesarias, principalmente a través de la recopilación y análisis de datos estadísticos, para luego elaborar proyectos parciales que solucionasen los problemas de higiene, de tráfico y de abastecimiento, así como también la construcción de barrios de acuerdo con su destino y con el carácter de su población, de espacios verdes, de vías de comunicación y del sistema de caminos de acceso. Todos estos proyectos parciales conformarían el plan de urbanización para toda la región metropolitana. Della Paolera señalaba que “la urbanización de Buenos Aires dentro de los actuales límites administrativos *era* una ficción dentro del organismo integral de la aglomeración *bonaerense*”¹⁴ Siguiendo esta línea fueron proyectadas la Avenida Norte-Sur y el Paseo Colón, obras que estuvieron a cargo de la nueva oficina..

Si bien la Oficina del Plan regulador fue ratificada con carácter definitivo cuando el HCD volvió en funciones a fines de 1932, su objetivo de asegurar el porvenir de la ciudad fijando las normas que debían regularla y su mentada autonomía del poder político,

¹³ Véase Editorial, «Del plan regulador del desarrollo y extensión de la Ciudad de Buenos Aires», *Revista de Arquitectura*, Abril de 1932; Alicia Novick, «Della Paolera», ed. Jorge Francisco Liernur y Fernando Aliata, *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografía, instituciones, ciudades* (Buenos Aires: AGE, 2004).

¹⁴ Della Paolera, «Urbanismo y problemas urbanos de Buenos Aires», 13.

quedaron desdibujados al reducir su capacidad operativa debido a los escasos recursos que le asignaron.¹⁵

En la práctica, la Dirección de Obras Públicas fue la repartición municipal que continuó con su labor en la realización de obras, teniendo muy poca interacción con la nueva dependencia, que siguió colaborando con diferentes comisiones internas de la municipalidad y entrando en contacto con algunas reparticiones técnicas nacionales. La obra del ensanche de la calle Corrientes ilustra en parte la nula injerencia que tuvieron los proyectos de la nueva dependencia en la dinámica de la Dirección, repartición a cargo del Ingeniero José Estévez, un funcionario de carrera con más de veinte años en la gestión municipal.¹⁶ Esta obra de importancia vital para la ciudad y que se destacó por el lugar de su emplazamiento, fue parte de un plan que incorporó a la vía pública superficies pavimentadas. La Dirección de Obras Públicas, a cargo de la obra, la presentó como una solución de fondo a los problemas de circulación pero también como uno de sus trabajos destacados.¹⁷

En este contexto, la oficina del Plan Regulador propuso la construcción de recovas hacia el interior de la línea de edificación para el segundo tramo del ensanche. La Oficina señalaba que “con esta disposición el ancho práctico de la avenida Corrientes, utilizable para la circulación de peatones y vehículos, pasaría de 26 a 36 metros, es decir, que sería superior en 6 metros al ancho de la avenida de Mayo”.¹⁸ De esta forma además de embellecer el espacio y responder a la nueva reglamentación de edificación, tenían como objetivo fundamental ordenar la circulación incluyendo a los peatones.

Della Paolera sostenía que la formación de este tipo de calles o de pórticos en el centro denso de la ciudad favorecería a la descongestión del tráfico, aseguraría el tránsito

¹⁵ Véase Novick, «Della Paolera»; «La oficina del plan regulador», *La nación*, 25 de marzo de 1932.

¹⁶ José Estevez ingreso en la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires en 1917 desempeñando diferentes funciones vinculadas con su formación de arquitecto e ingeniero. En 1928 fue designado Sub-Director de la Dirección de Obras Públicas y en 1932 finalmente asumió como director, función que ejerció hasta su muerte en diciembre de 1943. Véase «Estevez, José», *CEDODAL*, accedido 23 de enero de 2017, <http://www.cedodal.com/estevez-jose>.

¹⁷ Es importante señalar que estas obras, a las que se les puede sumar los ensanche y repavimentación de las avenidas Centenario, Blandengues, Vertíz y Santa Fe, fueron parte del programa que realizó la gestión del Intendente Mariano de Vedia y Mitre en 1936 por el festejo del IV centenario de la fundación de la Ciudad de Buenos Aires. Véase Memoria Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1936; Memoria Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1933-1934; Memoria Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1935.

¹⁸ Memoria Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1936, 475.

de los peatones, a la vez que haría más confortables y agradables los espacios de las arterias transformadas. No obstante, las obras del ensanche concluyeron, pero las recovas proyectadas sobre las cuadras de la calle Corrientes nunca se realizaron. Al respecto se pueden esgrimir algunas hipótesis. Posiblemente, uno de los motivos haya sido que el tramo de Pellegrini a Leandro Alem, no se terminó completamente para octubre de 1936, fecha para la que se programó y realizó la inauguración.¹⁹ Desde una mirada más amplia, Gorelik señala que el progresismo arquitectónico, que encarnó Della Paolera, entre otros profesionales y técnicos, “debilita su concepción del plan en una sumatoria de propuestas que toma los ejemplos más avanzados de la urbanística internacional y, simultáneamente, no construye formas diferenciadas de gestión pública...”. Si bien, en este sentido, las posiciones urbanísticas de los de técnicos demostraban su compromiso con el ciclo de debates urbanos desarrollados en los años treinta; para la gestión técnica y política de las disciplinas que operaban sobre la ciudad se evidenciaba la dependencia absoluta del poder político.²⁰ La Dirección de Obras Públicas tenía mayor presupuesto, décadas de trayectoria en la gestión municipal y fundamentalmente era una repartición de mayor relevancia en el organigrama municipal – dependía directamente del secretario de obras públicas, es decir del poder político-.²¹

En estos términos, la Dirección de obras públicas quedó a cargo de una mayor cantidad de obras, pero de menor complejidad como fueron los ensanches y la culminación de las avenidas diagonales; en cambio la Oficina del Plan regulador estuvo a cargo de la realización de la apertura de la avenida 9 de Julio, a lo que se sumó el ensanche y rectificación de la avenida Paseo Colón. A esta división de tareas debe sumarse la participación de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) que estuvo a cargo de la apertura

¹⁹ Gruschetsky, «El espíritu de la calle Corrientes no cambiará con el ensanche». La transformación de la calle Corrientes en avenida. Debates y representaciones. Buenos Aires 1927-1936», Véase.

²⁰ Gorelik, *La grilla y el parque*, 402-3.

²¹ Alicia Novick también da cuenta de esta rivalidad y/o competencia en los técnicos de las dos reparticiones en relación a la apertura de la Avenida 9 de Julio. Véase Novick, Alicia, «La avenida más ancha del mundo. Política, arquitectura e imagen.», 137; Véase la disposición de las memorias municipales – orden de aparición y cantidad de páginas- Memoria Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1933-1934; Memoria Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1935; Memoria Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1936.

de la Avenida General Paz, convirtiéndose en la primera obra de vialidad urbana realizada por la repartición.

Este esquema que asignó el diseño y ejecución de obras a diferentes reparticiones ponderando la capacidad y la experiencia de sus equipos técnicos, generó que las soluciones para resolver la cuestión de la circulación urbana estuviesen atomizadas. En este apartado se ha analizado la intención presente en la creación de la Oficina del Plan Regulador como ente coordinador de este tipo de acciones y su inviabilidad en la práctica. Situación que se profundizó cuando la obra de la apertura de la avenida General Paz paso a manos de la DNV, siendo esta una repartición dependiente del Estado nacional. Así, nuevamente, se puso en evidencia la imposibilidad de establecer una coordinación integral sobre las infraestructuras del sistema de circulación de la ciudad y, menos aún, que incluyera al Gran Buenos Aires. Si bien Mariano De Vedia y Mitre contó con el apoyo del Presidente Justo para la realización de buena parte de los proyectos que llevó adelante bajo su gestión, cada nivel del estado contaba con equipos técnicos propios, que funcionaban con lógicas diferentes y priorizaban distintos intereses.

El sistema de avenidas en la era de los automotores

Planes y propuesta para mejorar la circulación urbana

A partir de la publicación del *Plano Regulador y de Reforma de la Capital Federal* elaborado por la Comisión Estética Edilicia (CEE) en 1925 bajo la intendencia de Carlos Noel (1922-1927) y de los debates y reflexiones aparecidos en revistas especializadas y en diarios como *La nación* y *La prensa*, cobraron forma una serie de propuestas y proyectos pensados exclusivamente para el uso del transporte automotor.

Estos espacios permitieron que el campo profesional vinculado al devenir de la ciudad desarrollase un debate técnico con múltiples propuestas. Della Paolera, como una de las figuras que hegemonizaban el campo disciplinar en los treinta, al combinar su saber técnico con un espacio de gestión, planteaba como editor de la revista *La ingeniería* en 1929 la urgencia por diseñar y construir un sistema de avenidas para una ciudad que, hacia 1935, contaba con una población de 2.200.000 habitantes y en la que aumentaban las construcciones en altura y la cantidad de automóviles en circulación.

Este debate, que cristalizó en obras concretas en la década de 1930 – como parte de las obras públicas que buscaron reactivar la economía tras la crisis -, venía de un proceso de más largo aliento al que ubicamos en los años veinte, cuando el automotor comenzó a disputar su lugar en la vía pública de la ciudad. El ingeniero Benito Carrasco, quien ocupó el cargo de director de Parques y Paseos bajo la intendencia del radical Joaquín Llambías, promediando la década de 1920, publicó unas notas en la prensa donde señalaba los inconvenientes que generaba en Buenos Aires su trazado de damero tanto en lo referente a la ubicación de los “edificios monumentales” como también en los problemas que se ocasionaban en el tránsito. En rigor, el método que consideraba más favorable dadas las condiciones existentes de Buenos Aires, era la combinación entre el sistema rectangular y el radial. Según sus palabras, una de las soluciones posibles debido al trazado en damero, era la superposición de avenidas diagonales y *parkways* a esa traza, ya que la combinación de ángulos rectos y de diagonales aliviaría el tráfico de manera notable y permitiría la ubicación conveniente de los edificios monumentales.²² En su propuesta se debía establecer un punto de foco en el que convergían calles radiales que se combinaban con calles circulares, parques y bulevares formando una red. Carrasco se inspiraba en el movimiento *City Beautiful* y más precisamente en uno de sus proyectos más emblemáticos: el plan radial o de abanico de Daniel Burham para la ciudad de Chicago en 1909.²³

La apertura de avenidas diagonales seguía teniendo gran aceptación, particularmente entre aquellos especialistas y técnicos, como los del CEE, que proponían un sistema de avenidas que combinara la belleza con las exigencias utilitarias. Tales preceptos se adecuaban al lugar político y simbólico que representaba Buenos Aires como Capital Federal de la Argentina. A pesar de que Carrasco se opuso al Plan de la CEE, desde el saber profesional y en lo que respecta a sus contenidos principales, tenían más coincidencias que desacuerdos. El *Plano Regulador y de Reforma de la Capital Federal* también proponía la apertura de avenidas diagonales que entrelazadas con “Avenidas

²² Carrasco, Benito J., *Algunas consideraciones sobre la urbanización de las ciudades. Recopilación de artículos publicados durante los años 1923 al 26* (Buenos Aires: Los amigos de la ciudad, 1927), 35.

²³ El movimiento *City Beautiful*, asociado a los planes de Daniel Burham (Feria para las ciudades norteamericanas –Chicago y Washignton-, se trata de «un modelo urbano que combina los preceptos del clasismo francés con la riquísima tradición del paisajismo norteamericano». Gorelik, *La grilla y el parque*, 325; y véase también Peter Geoffrey Hall y Consol Freixa, *Ciudades del mañana : historia del urbanismo en el siglo XX* [Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996], cap. 6.

Parques” complementarían el sistema de circulación vigente. Con este tipo de operaciones se esperaba aligerar el tránsito, al acortar distancias y hacerlo más rápido, lo que denominaban como la economía del tiempo y la distancia.²⁴

Si bien la CEE señalaba a modo de diagnóstico que “...el problema de la circulación en las grandes ciudades es hoy una cuestión vital”²⁵, los automotores y la construcción de vías de acuerdo a sus necesidades aún no eran la variable principal que guiaba la lógica de sus propuestas. La CEE elaboró un proyecto de avenidas paseos en el que se condesaban el valor práctico con el artístico. En relación con proyectos precedentes se señalaba que el trazado de nuevas calles y avenidas principales no había sido solo encarado “...en relación con los diversos centros urbanos, parques, jardines y plazas, sino también contemplando especialmente las condiciones presentes y las futuras, del tráfico y comunicaciones entre los diferentes barrios de la metrópoli”²⁶. Sin embargo, el sistema de avenidas principales propuesto, estaba determinado por la importancia que representaba Buenos Aires como Capital Federal

La propuesta de la CEE señalaba que por la propia distribución de las grandes arterias de vialidad y avenidas paseos se buscaba “establecer las plazas y núcleos monumentales o de servicio nacionales o municipales dentro de su verdadera y lógica clasificación, obteniendo con ello, efectos monumentales o pintorescos...”²⁷ En estos términos, el trazado establecido fue el resultado de “una aplicación combinada del sistema monumental francés encuadrado en el Haussmanismo, con el concepto más reciente de los trazados irregulares y asimétricos sostenidos por los urbanistas ingleses y alemanes y aplicados en los planos de Stubben, Camilo Sitte y otros...”²⁸. Con estas bases la propuesta viaria de la CEE tomaba como punto de partida a la Plaza de Mayo y las otras plazas secundarias de la ciudad colonial, para establecer una serie de nuevos núcleos urbanos que se irían abriendo “...en forma radial o de abanico hacia los diversos extremos de la

²⁴ Comisión de Estética Edilicia. Intendencia Municipal (CEE), *Proyecto orgánico para la urbanización del Municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal*; Para conocer en profundidad el proyectos de la CEE, los aportes de Forestier en la construcción de nuevos espacios verdes para Buenos Aires y el debate en torno las propuestas del Plan véase Gorelik, *La grilla y el parque*, cap. 1, tercera parte.

²⁵ Comisión de Estética Edilicia. Intendencia Municipal (CEE), *Proyecto orgánico para la urbanización del Municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal*, 179.

²⁶ *Ibid.*, 83.

²⁷ *Ibid.*, 92.

²⁸ *Ibid.*

periferia, siguiendo las grandes rutas del pasado...”²⁹, y a las que se le sumaría nuevos cortes diagonales en los casos necesarios. Este esquema se complementaba con un sistema de comunicaciones de norte a sur, “...formando, en cierto modo, una serie de anillos o elipses irregulares en contacto con la costa...” a fin de complementar el sistema.³⁰ La idea era que todas las avenidas uniesen los diversos núcleos urbanos – plazas, edificios públicos, parques, estaciones ferroviarias, etc-, que los empalmes entre los ramales del ferrocarril se trasladasen a la periferia y que los espacios dejados por esos ramales fuesen transformados en las “grandes avenidas paseos”, al igual que el área despejada por el entubamiento del arroyo Maldonado.³¹ De esta forma las “avenidas paseos” tendrían la función de dividir las diversas zonas de la ciudad.

La propuesta contemplaba mejorar la fluidez en las comunicaciones entre diferentes núcleos de la ciudad que no estuviesen bien conectados entre sí, como por ejemplo Belgrano, Flores y Velez Saefield. Pero, por otra parte, la lógica del diseño aplicada a través de diagonales y de “avenidas paseos” se enmarcaba en la idea del embellecimiento urbano o arte urbano, asociado a reformas practicadas en ciudades europeas entre fines de siglo XIX y la primera década del siglo XX, tal como se establece a partir de las referencias utilizadas por los proyectistas de la CEE.

En rigor, la propuesta vial elaborada por la CEE quedó eclipsada por el fuerte avance de los medios de transporte de tracción mecánica que imponían la adecuación de la red viaria a sus nuevas formas y ritmos.

Con el cambio de década, comenzaron a aparecer también en Buenos Aires, nuevos proyectos que contemplaban la construcción de vías a diferente nivel como forma de ordenar el tránsito y mejorar las condiciones de circulación, en especial, de los automotores. Este proceso también daba cuenta de un cambio de generación entre los arquitectos e ingenieros que participaban en los debates sobre los problemas urbanos. Así, por ejemplo, en 1932, el arquitecto Ernesto Vautier se hizo cargo del comité editorial de la *Revista de Arquitectura* – publicación oficial de la Sociedad Central de Arquitectos (SCA)

²⁹ Comisión de Estética Edilicia. Intendencia Municipal (CEE), *Proyecto orgánico para la urbanización del Municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal*, 93.

³⁰ Ibid.

³¹ Ibid., 94.

- y ese cambio supuso la toma de posiciones diferentes a las sostenidas hasta entonces por la publicación.

Los nuevos elencos profesionales comenzaron a circular por diferentes espacios directamente vinculados a sus conocimientos específicos, entre los cuales, las oficinas públicas directamente relacionadas con la obra vial no tardaron en aparecer en su práctica profesional. En este contexto, Vautier junto al arquitecto F. H. Bereterbide publicaron un folleto financiado por el HCD en el que reflexionaban sobre los problemas urbanos. En el apartado referido a las comunicaciones señalaban que “la densidad y circulación urbana *aumentaban* y los vehículos mecánicos *congestionaban* las angostas e invariables calles del pasado”, por ello era necesario organizar el tráfico y mejorar el sistema de trazados. La meta era alcanzar un mayor rendimiento y tender a una mayor velocidad de circulación, razón por la cual las intervenciones deberían ser de carácter quirúrgico: suprimir los cruces entre calles a partir de la adopción de subterráneos, viaductos, puentes o autovías. En esta lógica, Bereterbide proponía para la Gral. Paz un proyecto de avenida de cintura, arbolada y de gran circulación en la que habría diferenciación completa de tráfico, disposición de fajas y velocidades, veredas de estacionamiento, distanciamiento entre las “encrucijadas” – cruces entre vías-. En este esquema la autovía para el “tráfico ultrarapido” se construiría a bajo nivel y las líneas de tranvías circularían a nivel.³²

El aumento de la velocidad de circulación para los automóviles era la variable inamovible en este tipo de proyectos. Estas ideas que ya aparecían en medios técnicos y de divulgación hacia finales de la década de 1920, cobraron mayor impulso cuando se sancionó la Ley Nacional de Vialidad a fines de 1932 y la cuestión vial cristalizó en la agenda estatal.

Esta coyuntura posibilitó que se multiplicasen las propuestas de desarrollo de infraestructuras que priorizaban el uso de los automotores. El ingeniero Pascual Palazzo, unos años antes de hacerse cargo de la obra de apertura de la Avenida General Paz, propuso como solución a los problemas de la congestión la construcción de una red de vías a bajo nivel para uso exclusivo de los automotores.

³² Sus modelos de inspiración eran los túneles para peatones y vehículos de Amberes, el puente colgante sobre el río Delaware en Filadelfia en donde el tránsito estaba diferenciado y la fluidez era continua y un proyecto del concurso de la Porte Maillot para París F. H. Bereterbide y Ernesto E. Vautier, «¿Qué es el urbanismo?» (Concejo Deliberante de la Municipalidad de Buenos Aires, 1933), 28.

Palazzo, que se había desempeñado como técnico en la dirección de Puentes y caminos de la Provincia de Buenos Aires, estaba al tanto de lo que se estaba proyectando y construyendo en los Estados Unidos y también en Alemania³³ y su propuesta para Buenos Aires planteaba la necesidad de modernizar la red de comunicación de la Capital Federal construyendo una red de amplias avenidas a bajo nivel moderado -de este a oeste-completada por dos vías transversales cuya longitud sería de 50 km.³⁴ Se trataba de avenidas de 30 metros de ancho como mínimo, cuyas calzadas se dividirían en zonas exclusivas según el tipo de tránsito, atravesadas por calles a través de puentes. Pero llevar adelante una propuesta de este tipo significaba demoler manzanas enteras, excavar avenidas y transformar los sótanos de los edificios en plantas bajas.

El plan propuesto por Palazzo dejaba en evidencia que las ideas circulaban y que los técnicos locales estaban al tanto de los diferentes proyectos viales que se estaban desarrollando en otras ciudades en función de mejorar las condiciones para la automovilidad. Sin embargo, este tipo de propuestas no tuvieron asidero en Buenos Aires. Si bien los costos económicos eran excesivos para el presupuesto porteño, el costo urbano también era alto en términos políticos. La destrucción de manzanas enteras en el centro y en importantes barrios de la ciudad y la necesidad de modificar las trazas de los transportes públicos (tranvías y subterráneos), entre otros aspectos, colocaba este tipo de propuestas más en el plano de la utopía que de las posibilidades materiales que presentaba la ciudad de Buenos Aires a principio de la década de 1930.

Proyectos y obras que modificaron la traza existente

Avenidas para automotores: los ensanches y las nuevas avenidas transversales

Promediando la década de 1930, comenzaron las obras para las aperturas de la Avenida 9 de julio en el centro y la Avenida General Paz en el límite con el Gran Buenos Aires. Estas dos avenidas emblemáticas de la ciudad tomaron forma a partir de proyectos

³³ Palazzo entre 1924 y 1932 se desempeñó como Jefe de Estudios y proyectos de Puentes y caminos de la Provincia de Buenos Aires donde proyectó y dirigió la construcción del puente colgante sobre el río Quequén Grande frente a Necochea, un tipo de obra que contaba con cuatro antecedentes en el mundo – tres en EEUU y uno en Alemania-En el próximo capítulos profundizaremos sobre los vínculos entre los cuerpos técnicos de la DNV con sus homólogos norteamericanos. Véase Ing. Julio Gonzalo Bustamante, «Ingeniero Pascual Palazzo, pionero de la vialidad argentina», *Boletín del Consejo profesional de ingeniería civil*, noviembre de 2004.

³⁴ De esta forma, comunicaría la zona del centro con los barrios de Belgrano, Urquiza, Devoto, Liniers, Boedo y Avellaneda Pascual Palazzo, *El tráfico en Buenos Aires. Red de vías a bajo nivel. Solución de problemas* (Buenos Aires: Talleres gráfico A. Biocco y Cia, 1933), 21-22.

que buscaron ajustarse a las necesidades de los automotores. Diseñadas como las vías urbanas de circulación rápida se transformaron simbólicamente en espacios para el uso de la velocidad que ofrecía el automóvil, para poder percibir la libertad que generaba, pero fundamentalmente, fueron presentadas como dos piezas esenciales en la construcción de una red que apuntó a mejorar la comunicación entre los diferentes puntos de la ciudad y su entorno de manera más racional.

Estas premisas fueron parte del tono modernizador que adquirió la obra pública, transformando la lógica de producción del espacio público y la cultura urbana metropolitana bajo la gestión el Intendente Mariano De Vedia y Mitre. Es lo que Gorelik denomina como “una nueva coloración, que sobreimprime al clima reformista (*de la década de 1920*) en un novedoso clima excluyentemente modernizador.”³⁵

Ese cambio tangible en el espacio urbano puso en evidencia el “verdadero temperamento ejecutivo” que estaba transformando a la ciudad en manos de especialistas de lo urbano y de lo vial.³⁶ Esa combinación de expertos y saberes fue el sello de las reparticiones a cargo de las obras y, que a su vez vinieron a legitimar la decisión política de su ejecución.

En cuanto a las obras de los ensanches de las avenidas que corrían de este a oeste – Santa Fe, Córdoba, Corrientes, Belgrano, Independencia, San Juan, entre otras- desde la Dirección de Obras Públicas se pretendió aumentar la capacidad de las calles, es decir mejorar el caudal y las condiciones circulatorias de los automotores, teniendo en cuenta, según el caso, a los peatones y a otros medios de transportes como los tranvías. Se trató de obras sencillas en la mayoría de los casos, aunque existieron diferencias en las cuestiones relativas a los usos y actividades que en ellas se realizaban.³⁷ El problema que encontraban los técnicos y expertos más involucrados con la cuestión de la vialidad urbana en este tipo de obras era que no mejoraban necesariamente la velocidad de circulación. Bereterbide expresaba que “Los tiempos y dificultades de recorrido no *cambiaban*, pues paradas se *hacían* igualmente como antes en cada bocacalle, es decir, a cada 130 mts. más o menos.”

³⁵ Gorelik, *La grilla y el parque*, 391.

³⁶ Editorial, «Dos nuevas avenidas», *Revista de Arquitectura*, Abril de 1937.

³⁷ Para el caso del ensanche de la calle Corrientes véase Gruschetsky, «El espíritu de la calle Corrientes no cambiará con el ensanche”. La transformación de la calle Corrientes en avenida. Debates y representaciones. Buenos Aires 1927-1936».

Para él, al igual que para Palazzo, la solución era construir arterias sin cruces, por consiguiente sin detenciones, aumentando de esta manera la velocidad y, en consecuencia, el caudal rodante también.³⁸ La diferencia fue, que en el caso de Bereterbide al igual de lo que sucedió con sus colegas arquitectos urbanistas, sus propuestas fueron proyectos concretos y circunscriptos a un espacio específico, a pesar de sostener la misma lógica en términos de movilidad. La apertura y construcción de la avenida transversal norte- sur (9 de Julio) se convirtió en esa oportunidad concreta, real y posible.

En 1932 Bereterbide presentó su propuesta para la avenida 9 de Julio a partir del diseño de una vía de tráfico rápido e intenso a bajo nivel de uso exclusivo para automóviles. Su proyecto se caracterizaba por el reconocimiento del entorno urbano como una de las variables principales. El lugar de emplazamiento y la importancia que representaba esta avenida transversal para la ciudad - era la única vía que uniría las zonas del Puerto Nuevo y Avellaneda- eran razones suficientes para complementar el diseño con dos calles laterales a nivel normal inmediatas a las aceras. La propuesta de Bereterbide para esta avenida transversal fue finalmente desestimada³⁹. En cuanto a sus aspectos técnicos, se trataba de una propuesta costosa por el tipo de obra a ejecutar, e implicaba modificaciones en los recorridos y estaciones de los subterráneos de la Anglo- Argentina (línea A y futura línea D) y de los Hnos. Lacroze (línea B). Y en cuanto a la decisión política, Bereterbide no integraba las filas de profesionales y técnicos de ninguna de las tres dependencias que estaban realizando obras de este tipo en la ciudad. Situación que no era excluyente, pero sí lo dejaba en desventaja frente a otros proyectos que provenían de los integrantes de los cuerpos técnicos de las reparticiones encargadas de proyectar y ejecutar las obras o de administrarlas.

Finalmente, en 1937 se puso en marcha el proyecto de la Avenida 9 de julio, y fue el director de la Oficina del Plan Regulador quien diseñó y estuvo a cargo de la obra. Si bien en un primer momento el proyecto de Della Paolera presentaba dibujos de vías de alta velocidad a bajo nivel a cielo abierto al igual que el propuesto por Bereterbide, éstas fueron

³⁸ Véase Bereterbide, Fermin H., «Proyecto de ejecución de la avenida transversal del Norte a Sud», *Revista de Arquitectura*, septiembre de 1932, 409-10; Bereterbide, Fermin H. y Acosta, Wladimiro, «Aspectos higienicos y de circulación de la Avenida Norte - Sud.», *Nuestra Arquitectura*, octubre de 1937.

³⁹ Para conocer sobre la propuestas para construir la avenida 9 de Julio véase Novick, Alicia, «La avenida más ancha del mundo. Política, arquitectura e imagen.»

remplazadas por playas de estacionamiento debido a cuestionamientos similares: altos costos y dificultades con las líneas de subterráneos que la atravesaban.⁴⁰ Una de las diferencias más notorias fue que el proyecto de Bereterbide respetaba los 33 m de ancho de la avenida estipulados en la ley que le había dado su origen hacía más de dos décadas. En cambio, Della Paolera logró convencer a las autoridades municipales del valor de la Avenida 9 Julio para las comunicaciones de la Capital y el Gran Buenos Aires y proyectar y construir un *parkway* de 140 m de ancho en el centro de la ciudad.

El estudio de Alicia Novick al respecto de la apertura de esta avenida señala como este megaproyecto se presentó como una respuesta para aumentar los espacios libres y verdes, para solucionar los problemas del tránsito – vía de circulación y estacionamientos subterráneos y también para la zonificación.⁴¹

En efecto, el caso de la Avenida 9 de Julio se transformó como aquella obra presentada que lograba condensar y resolver algunos de los grandes problemas urbanos de Buenos Aires. Sin embargo, sus críticos – los arquitectos Bereterbide, Acosta y Vautier no tardaron en poner en cuestión esa imagen cuasi perfecta, dando cuenta de faltas proyectuales desde el punto de vista de la circulación, la higiene y las construcciones edilicias.⁴² Además de aprovechar la circunstancia de que paralelamente se estaba construyendo la Avenida General Paz, otro *parkway* urbano pero en el límite entre la ciudad y el suburbio y así comparar ambos procesos.⁴³

Esa controversia, por otro lado, iluminó sobre aquello que se estaba discutiendo en materia de circulación y trazados de avenidas para Buenos Aires en el ámbito profesional. Bereterbide y Acosta cuestionaban la creencia de que el tránsito en el centro predominaba en dirección este a oeste y viceversa, lo que le restaba importancia a la circulación de norte a sur y viceversa. Esta situación se expandía al resto de la ciudad que al incluir a la aglomeración bonaerense se traducían en un trazado radial representado en las avenidas de

⁴⁰ Es importante hacer la salvedad que un artículo publicado en La Nación en junio de 1937 Della Paolera no parecía haber renunciado a su propuesta de construir la calzada central de la avenida a bajo nivel y a cielo abierto - es decir como una autovía o una autostrada urbana - al expresar que su amplitud (140m) lo permitirá en cualquier momento...Della Paolera, «El tránsito y la utilización del subsuelo. La calle para el automóvil».

⁴¹ Novick, Alicia, «La avenida más ancha del mundo. Política, arquitectura e imagen.», 142.

⁴² Bereterbide, Fermin H. y Acosta, Wladimiro, «Aspectos higiénicos y de circulación de la Avenida Norte - Sud.»; Vautier, «La reglamentación de las construcciones en la avenida Norte-Sud».

⁴³ La comparación entre ambos proyectos es un tema que se aborda en el capítulo 6, en donde se los analiza tipológicamente y se profundiza sobre los usos de la Avenida General Paz recientemente inaugurada.

este a oeste y sus continuaciones hacia el interior y suburbios. Acosta explicaba como Buenos Aires dispuso desde su nacimiento comunicaciones viales en ese sentido y carecía de un sistema de avenidas de cintura que relacionase transversalmente entre sí a los distintos núcleos de la ciudad. Las excepciones, según los arquitectos, eran la Av. General Paz - cuya obra recién había comenzado- y las avenidas Callao- Entre Ríos y Alem- Colón, manifiestamente insuficientes, estas últimas, para el progresivo movimiento entre el norte y el sur de la Capital. A este esquema se le sumaba la avenida 9 de Julio que "...por su posición y rumbo en el centro de congestión en la ciudad se *comportaba* para la zona céntrica y adyacente como avenida radial."⁴⁴

Estas acepciones no estaban muy alejadas a las de Della Paolera, quien no ahorra palabras para definir a la avenida 9 de Julio como una arteria maestra diseñada para ponerse al servicio de la ciudad y del Gran Buenos Aires y ser una de las grandes colectoras del sistema de arterias norte-sur. En su esquema hacia el este se le sumaba los paseos Colón y Leandro Alem conformando el límite de la "ciudad activa"- es decir con afluencia de tránsito unilateral desde el oeste- y hacia el oeste establecía la necesidad de proyectar otras vías de tránsito, una de las cuales sería la avenida General Paz. Estas arterias transversales se proyectaban en el plano del subsuelo - corredores en trinchera a cielo abierto para la exclusividad del automóvil -, a excepción de la primera que por la topografía del terreno se encontraba situada al pie de la barranca; mientras que las grandes arterias de este a oeste - Santa Fe, Córdoba, Corrientes, Avenida de Mayo/Rivadavia, las diagonales norte y sur, Belgrano, Independencia, San Juan, etc- se las dejaba tal como estaban a nivel del suelo.⁴⁵

Estas múltiples miradas, que en términos de propuestas de infraestructuras de movilidad urbana no parecen tan encontradas, pusieron de manifiesto otro tipo de cuestiones que cobran relevancia a la hora de analizar la relación entre los proyectos que despertaron mayor "entusiasmo" entre urbanistas, arquitectos e ingenieros y aquellos otros que sin perder trascendencia, fueron realizados por los técnicos de las reparticiones a cargo. Aquí las reflexiones de Acosta y Della Paolera sobre las diferencias entre un sistema radial existente pero que debía ser mejorado y agiornado a las necesidades técnicas de los

⁴⁴ Bereterbide, Fermin H. y Acosta, Wladimiro, «Aspectos higienicos y de circulación de la Avenida Norte - Sud.», 349.

⁴⁵ Della Paolera, «El transito y la utilización del subsuelo. La calle para el automóvil».

automotores y uno transversal de tipo anular a construir, refuerzan el significado que tuvo la oportunidad de encontrar un espacio en la ciudad para proyectar y crear avenidas ajustadas a las necesidades del automóvil.

Finalmente, esa oportunidad cristalizó y se materializó en esas dos nuevas avenidas transversales que conformaron el sistema de avenidas porteñas entre fines de la década de 1930 y principios de la década de 1940. La avenida 9 de Julio (aunque sólo fueran 5 de las 33 cuadras proyectadas) se inauguró en octubre de 1937 y la avenida General Paz en Julio de 1941. Pero además, estas obras se tradujeron en posibilidades de acción y visibilidad para las dos reparticiones. nuevas en la estructura estatal, una en el ámbito nacional y la otra en el municipal que las llevaron a cabo. Ambas, desde la composición de sus cuerpos técnicos y a partir de una dinámica de gestión marcada por la eficiencia y la racionalidad también buscaron representar ese tono modernizador que se plasmó en las obras, por lo menos simbólicamente.