**UNIVERSIDAD NACIONAL DE QUILMES**

**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES**

**JORNADA DE BECARIOS Y TESISTAS 2014**

**1)** Título: **Ingeniería vial y diseño urbano en el proyecto de la Avenida General Paz. Buenos Aires en los años treinta**

**2)**  Autor/es.  Valeria Gruschetsky

**3)**  Dirección  electrónica. valeriaana@gmail.com

**4)**  Formación  de  grado  y/o   posgrado  en  curso.  LIc/ Prof de Historia (UBA) - Doctorado en historia (en curso UTDT)

**5)**  De corresponder, tipo de beca. 2008 a 2011 – Becaria doctoral ANPCyT del PICT Agencia 2006-798, “Saberes de estado. Conocimientos, profesiones y formación de elites estatales en la Argentina (1890-1960)” - IDES

**6)** De corresponder, tema de la tesis en preparación: Las fronteras de la ciudad: trazado y construcción de la avenida General Paz. Ideas urbanas, expertos y política en Buenos Aires 1887- 1942

**7)** Director de la beca y/o de la tesis. Anahi Ballent

**8)** Denominación del programa o proyecto en cuyo marco se inscribe la beca

y/o  la tesis y director del mismo: Proyecto: “Ingeniería y estado: el ministerio de obras públicas entre 1898 y 1943“, dirigido por Anahi Ballent / Programa de Estudios sobre Saberes de Estado y Elites Estatales, IDES – Dirigido por Mariano Plotkin

**9)** De corresponder, denominación del agrupamiento (instituto, centro, unidad de investigación, observatorio o laboratorio) en cuyo marco se inscribe la beca y/o la tesis y director del mismo: “Instituto de Estudios sobre la Ciencia y la Tecnología (IESCT) de la UNQ

**Ingeniería vial y diseño urbano en el proyecto de la Avenida General Paz. Buenos Aires en los años treinta**

**Valeria Gruschetsky (IESCT-UNQ /IDES / UTDT)**

A fines de la década de 1920 Raúl Scalbrini Ortíz tenía una columna diaria en el diario *La Nación* denominada “A través de la ciudad”.[[1]](#footnote-1) En ella, al igual que otros compañeros que integraron las vanguardias literarias, escribía pequeñas crónicas sobres los cambios y transformaciones que estaba experimentando la ciudad de Buenos Aires. A diferencia de otros hombres de letras de su época, Scalabrini Ortíz veía con disgusto las incursiones del campo en la ciudad, situación que a fines de la década de 1920 aún se hacía presente a pesar de los planes y proyectos que, desde principio de siglo XX, apuntaron a consolidar a la capital como un espacio urbanizado. Este problema, justamente, se veía con mayor frecuencia en sus límites. La columna del 1 de octubre de 1928 se tituló “Tropas de Ganado en la Ciudadela”, en ella el límite desdibujado de Buenos Aires se ponía en evidencia:

“Políticamente la Capital tiene límites bien netos. Dos ríos la circundan por el Sur y el Este y una avenida demasiado ancha para ser verosímil la delimita por el Norte y el Oeste. Prácticamente los límites son menos definidos, por lo menos los terrestres. La llanura se organiza en el suburbio poco a poco. Por su parte la ciudad se difunde lentamente. Todo está muy bien, pero los pobladores que residen en esa zona ambigua, que no es ciudad ni campo, soportan los inconvenientes de ambos.”[[2]](#footnote-2).

Desde la sanción de la ley 2.089 de 1887, que incorporaba los partidos de Flores y Belgrano al municipio de la Capital Federal, la ciudad había definido su territorio jurídico-administrativo realizando una traza que afectaba una superficie total de 2.440.000m2 desde el Río de la plata al Riachuelo rectificado. Más de cuarenta años habían transcurrido entre ese trazado y la crónica publicada en *La Nación* que denominaba a la arteria que lo materializaba como “una avenida demasiado ancha para ser verosímil”, y aún faltaba una década para que se hiciera oficial el proyecto a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) que la transformaría en la Avenida General Paz. A pesar de los procesos que estaban transformando a Buenos Aires en una ciudad moderna, parecía, a ojos de este cronista, que para fines de la década de 1920 la “frontera” de la ciudad aún seguía siendo un espacio demasiado alejado del centro y de los nuevos barrios que la iban poblando.

Sin embargo, durante la década que separa la crónica de Scalabrini Ortiz de la presentación del proyecto oficial para la apertura de la avenida en 1938, no sólo se produjo una importante expansión de la superficie edificada en la ciudad y en los pueblos vecinos, sino que además la vialidad cobró un gran protagonismo en la agenda estatal. Los trazados, aperturas y ensanches de calles y avenidas fueron aspectos centrales en los planes y proyectos de obras públicas para la ciudad de Buenos Aires durante esos años ya que reflejaron la complejidad de los problemas de la movilidad y la circulación urbana a medida que la ciudad se densificaba y se expandía.

En este contexto, la obra de la apertura de la Avenida General Paz comenzó a tomar forma y cuando el 19 de diciembre de 1934 quedó bajo la órbita de la DNV mediante la sanción de la Ley 12.134 se puso finalmente en marcha. Este trabajo aborda el proceso por el cual la traza del límite de la ciudad se convirtió en la avenida anular de acceso a Buenos Aires – destinada al tránsito automotor-, y además se transformó en un nuevo espacio verde urbanizado o en vía de urbanización. La magnitud de esta obra de 25 kilómetros de extensión por cien metros de ancho significó la consideración de un conjunto de problemas complejos cuya solución demandó la intervención de múltiples saberes.

El proyecto oficial para su realización la definió como una “avenida de paseo” que debía combinar la función de atender al tránsito diario entre la Capital y la Provincia de Buenos Aires con nociones “estéticas” y de “higiene urbana”. La multiplicidad de funciones que debía contener, amplió el abanico de voces expertas participantes: no era sólo una obra de ingeniería vial sino que sumaba el conocimiento y la práctica de otras disciplinas que tenían como objeto las cuestiones urbanas. Analizar el proceso de su realización, partiendo desde los diagnósticos que realizó la DNV al momento de hacerse cargo de la apertura de la Avenida hasta llegar a los festejos que la dieron por inaugurada en 1941, nos permite indagar sobre los aspectos técnicos y estéticos propios de la obra, así como también sobre los problemas y transformaciones que se generaron en su entorno al modificarse físicamente el límite de la ciudad.

**Un cinturón verde y veloz para la ciudad de Buenos Aires**

La apertura de la Avenida General Paz fue una de las obras de vialidad urbana que se realizaron durante las décadas de 1920 y 1930 en Buenos Aires como parte de la red de avenidas que consolidó el sistema de circulación y movilidad de la ciudad. La particularidad y excepcionalidad de esta obra se debió a su múltiple funcionalidad, al lugar de su emplazamiento y al despliegue técnico que significó, características que hicieron a la DNV ejecutora del proyecto.

Bajo la órbita de la DNV, la apertura de la Avenida comenzó a tomar forma rápidamente. La magnitud de la obra- 25 kilómetros de extensión por cien metros de ancho, cruzada por numerosos ramales férreos e importantes calles…”[[3]](#footnote-3) – significó la consideración de un conjunto de problemas complejos cuya solución demandó la intervención de múltiples saberes. En primer lugar, se realizó un diagnóstico sobre el estado en que se encontraba el trazado de la futura Avenida General Paz, puesto que el terreno afectado no se encontraba expropiado en su totalidad. En segundo término, se comenzó a definir un marco jurídico-administrativo para realizar convenios con las diferentes jurisdicciones que involucraba la arteria a sus costados. Y finalmente, se convocó a un conjunto de expertos en cuestiones viales y urbanas para conformar el equipo técnico de especialistas a cargo del diseño, proyección y ejecución de la obra. Los dos primeros puntos respondieron a los aspectos jurídico-administrativos, mientras que el último hizo referencia, en términos amplios, al contenido y forma que finalmente tomó el proyecto de la Avenida.

 *Expropiaciones y convenios entre el Estado nacional y los municipios afectados*

Poner en marcha la apertura de la Avenida General Paz, como toda obra pública realizada en un espacio urbanizado o loteado, implicó la realización de importantes expropiaciones a lo largo de todo su trazado. La realización exitosa de este tipo de práctica necesitaba la conjunción de por lo menos dos factores: una legislación acorde y clara y capacidad de financiamiento.

En cuanto al tipo de legislación aplicada hubo una serie de problemas a tener en cuenta: la antigüedad del marco normativo que se estaba utilizando[[4]](#footnote-4), el largo periodo transcurrido entre el trazado y la apertura de la vía (1887-1938) y la multiplicidad de jurisdicciones involucradas, hicieron de las expropiaciones una empresa complicada, fragmentada y costosa. La indiferencia de las autoridades municipales agudizó la situación hasta tanto “la edificación no llegó hasta las proximidades del límite del municipio”. Fueron estas mismas autoridades quienes señalaron al proyecto de la apertura con carácter de irrealizable. Según algunos urbanistas la dilación en el tiempo provocó la valorización de los terrenos afectados posibilitando altos niveles de especulación inmobiliaria, a la vez que encareció significativamente el proceso de expropiación. Una crónica del diario La Nación no se ahorraba palabras al respecto:

Lo que pudo adquirirse gradualmente y con inversiones mínimas, ha exigido un desembolso de dos millones seiscientos mil pesos y demandará otro que se calcula en siete millones y medio. El costo de las expropiaciones alcanzará, pues, diez millones de pesos aproximadamente.[[5]](#footnote-5)

Cuando finalmente la DNV se hizo cargo, las edificaciones no sólo habían llegado a los extremos de la ciudad sino que habían desbordado a la periferia. Los habitantes de esos nuevos barrios “populosos y progresistas formados a lo largo y en la proximidades del límite del municipio” fueron los que pusieron de manifiesto la necesidad de poner en marcha la apertura. También ellos eran conscientes de las dificultades económicas que presentaba el proyecto, razón por la que dejaron asentadas en los memoriales de las juntas vecinales orientaciones interesantes y el estado de situación en que se encontraba el terreno afectado a la traza.

El diagnóstico elaborado por la DNV no solo se basó en los datos brindados por la Municipalidad de la Capital (Jurisdicción a cargo durante tres décadas) sino que fue de vital relevancia la información recabada por la *Junta popular ejecutiva Pro apertura inmediata de la Avenida General Paz*. El estado de situación según datos oficiales cuando comenzó el proyecto era el siguiente: la superficie total que comprendía la Avenida era 2.440.000 m2, de los cuales 1.089.059, 85 m2 habían sido adquiridos por la Municipalidad, a estos se les debían sumar 262.756,31 m2 correspondientes a espacios públicos conformados por las superficies de playas del Río de la Plata, del lecho del Río Matanzas, de zonas férreas y de calles que cruzaban la Avenida, quedaban por adquirir 1.088.183,84 m2. Es decir, el 45% de los terrenos declarados de utilidad pública para la realización de la Avenida se habían adquirido en el término de cuatro décadas, a los que se le debían sumar ese 10 % de terrenos de uso público, el 45 % restante era el que aún faltaba expropiar.

**Cuadro N°1: Total de la superficie en m2 de la Avenida General Paz según condición jurídica de los terrenos afectados. 1934 (Valores absolutos y porcentaje)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Condición jurídica de los terrenos afectados** | **Superficie** |
| **Valores absolutos en m2** | **Porcentaje** |
| Total de superficie de la Avenida | 2.440.000,00 | 100% |
|  Superficie expropiada por la Municipalidad | 1.089.059,85 | 45% |
|  Superficie de uso público (playas del Río de la Plata, lecho del Río Matanzas, zonas de vías férreas y calles que cruzan la Avenida) | 262.756,31 | 10% |
|  Superficie a expropiar y adquirir | 1.088.183,84 | 45% |

Fuente: elaboración propia en base a información de la Memoria DNV, 1934 y Junta popular ejecutiva pro apertura inmediata de la avenida General Paz, «Memoria y Proyecto de Ley presentado a la H. Cámara de diputados de la Nación» (Buenos Aires, 1932)

**Cuadro n° 2 Total de la superficie a expropiar en m2 de la Avenida General Paz según estado de expropiación. 1934 (Valores absolutos y porcentaje)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Superficie a expropiar** | **Superficie** |
| **Valores absolutos en m2** | **Porcentaje** |
| Superficie total a expropiar | 1.088.183,84 | 100,00% |
| Superficie expropiada con convenios firmados y aprobados por el PE pero pendiente de pago  | 45373,45 | 4,17% |
| Resto de superficie expropiar  | 1.042.810,39 | 95,83% |

Fuente: elaboración propia en base a información de la Memoria DNV, 1934 y Junta popular ejecutiva pro apertura inmediata de la avenida General Paz, «Memoria y Proyecto de Ley presentado a la H. Cámara de diputados de la Nación» (Buenos Aires, 1932)

 Cuando en 1934 la DNV elaboró el diagnóstico para proyectar la apertura de la Avenida debió hacerse cargo de la expropiación de 434 lotes, pero cabe aclarar que 27 de ellos abarcaban el 70% de la superficie a expropiar.

**Cuadro n° 3: distribución de los terrenos a expropiar de la Avenida General Paz según cantidad de lotes por superficie en m2. 1934**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tipo de lotes** | **cantidad de lotes** | **superficie m2** |
| Total de lotes | 434 | 1.088.183,84 |
| Lotes mayores (tamaño promedio de 27.931,64m2) | 27 | 754.154,40 |
| Lotes menores (tamaño promedio 820,71 m2) | 407 | 334.029,44 |

Fuente: elaboración propia en base a información de la Memoria DNV, 1934 y Junta popular ejecutiva pro apertura inmediata de la avenida General Paz, «Memoria y Proyecto de Ley presentado a la H. Cámara de diputados de la Nación» (Buenos Aires, 1932)

Por otra parte, las dificultades económicas durante los primeros años de la década de 1930 agudizaron la situación, pero una vez que la DNV estuvo a cargo de la obra se arbitraron los medios legales y financieros para proceder de manera orgánica y metódica[[6]](#footnote-6). La Asesoría Letrada y la Dirección Técnica de la DNV trabajaron en forma conjunta para establecer la valorización de los terrenos afectados puesto que existía una importante desproporción entre el valor real de los terrenos y la valuación fiscal. Situación que se acrecentaba debido a la especulación inmobiliaria.

*Desde hacía años…*numerosos propietarios cuyos terrenos estaban afectados por la Avenida, lejos de esperar o pedir la expropiación de la parte afectada para liberar la restante, encontraron más conveniente lotear ésta y vender esos lotes con la mención, en el contrato respectivo, de que se les daba frente sobre la Avenida General Paz, lo que les produjo pingües ganancias, pues, de más está advertir que la promesa de dar frente sobre una Avenida de 100 metros de ancho aumentaba considerablemente el valor del lote[[7]](#footnote-7)

Adquirir los terrenos faltantes de expropiar constituyó la primera etapa de la obra. Finalmente, para obtener la posesión judicial inmediata de los mismos se decidió aceptar la libre estimación de los jueces sobre la valorización del terrenos pero con la salvedad, en el caso de haber diferencias entre el valor fijado y el valor fiscal, de equiparar este último con el precio fijado por la justicia para los terrenos sobrantes, además de constituirse en la base para la revaluación de los terrenos vecinos. De esta forma se ajustaba y actualizaba también el cobro de la contribución territorial o del impuesto a los réditos por lo menos de los terrenos afectados por la apertura de la Avenida General Paz. Estaba claro que se trataba de una solución de emergencia aplicada para el caso puntual de estas expropiaciones.

De esta forma en el término de dos años se culminó con el proceso de expropiación para la apertura de la Avenida. Las demandas de los vecinos no sólo fueron escuchadas a través del *Congreso de las Sociedades de fomento Los amigos de la Avenida General Paz*, sino que además se transformaron en hechos: capacidad financiera, conocimientos técnicos y voluntad política lograron que un proceso que había llevado décadas fuese culminado en dos años. Así fue que el 16 de junio de 1936 se realizó una ceremonia cuando la DNV tomo posesión del primer lote que expropió. Este sencillo acto significó la entrada en la fase definitiva de la apertura y pavimentación de la Avenida. En él participaron, además del directorio de la DNV, destacadas personalidades tales como el Ministro de Obra Públicas Manuel Ramón Alvarado, el juez federal doctor Escobar (magistrado que entendía en la tarea judicial de las expropiaciones), el secretario de obras públicas de la Municipalidad, Dr. Amílcar Razori; el jefe de la policía, general E. Vacarezza; miembros de los Consejos vecinales de Vicente López, San Martín y Matanzas, y los vecinos representados por *el Congreso de las Sociedades de Fomento Los amigos de la Avenida General Paz*[[8]](#footnote-8)*.* Los discursos expuestos señalaron la intención de imponerle un ritmo acelerado y constante, situación que se vio reflejada en la rapidez con que se estaba realizando el proceso de expropiaciones[[9]](#footnote-9).

Este primer acto oficial de la apertura también significó poner en un mismo escenario a representantes de todos los actores involucrados o interesados en que la obra se llevase a cabo prontamente. Al tratarse de una avenida límite, existían problemas conexos que afectaban tanto a la municipalidad de la Capital Federal como a la provincia de Buenos Aires. Para la primera, la avenida pasaba a integrar el sistema vías de circulación, incorporándola a su ejido urbano y para la provincia de Buenos Aires fijaba claramente su límite con la Capital Federal. Por ello fue necesario que la DNV, repartición del Estado nacional que dirigía y costeaba la obra, celebrase los convenios necesarios para que en el futuro cercano no sufriese tropiezos en su ejecución. Tanto la ley de ensanche de la capital de 1887 (Ley 2089) como la ley que le otorgó a la municipalidad el andamiaje jurídico para poder expropiar los terrenos necesarios en 1904 (Ley 4506) fueron poco precisas a la hora de establecer normas claras al respecto de cómo debía proceder cada una de las jurisdicciones involucradas. Recién con la norma (Ley N° 12.134) que incorporó la obra a la ley Nacional de Vialidad (Ley 11.658) se explicitó la necesidad de establecer convenios entre las diferentes partes afectadas por la apertura y construcción de la Avenida General Paz. El objeto fue establecer las acciones, las injerencias y las responsabilidades de cada una de las partes.

Estaba claro que la DNV coordinaría y llevaría adelante las acciones vinculadas con la realización de la obra pero fue necesario establecer, tanto con la Municipalidad de la Capital como con la Provincia de Buenos Aires, el ancho y ubicación de las calzadas a pavimentar, el criterio técnico para los cruces con calles y vías férreas, y el criterio estético en las construcciones y la contribución económica que deberían aportar los propietarios frentistas (en el caso de las propiedades dentro del territorio de la provincia de Buenos Aires el impuesto se extendería a todos los propietarios situados a una zona de 200 metros paralelos a la Avenida).[[10]](#footnote-10) Desde las autoridades de la DNV se apuntaba a uniformar los aspectos técnicos entre las diferentes partes involucradas con la obra, por eso desde los trabajos preparatorios se incluyó la participación de funcionarios y expertos de la municipalidad de Buenos Aires y de la provincia.

*Un cinturón verde y “ultraveloz”: la obra de la Avenida General Paz*

 La “Oficina del proyecto de la Avenida General Paz” fue el nombre que tomo a partir de 1937 el equipo técnico que la DNV convocó para realizar el proyecto y la ejecución de la obra. La flamante repartición convocó a un equipo técnico particular que se avocará solamente a la Avenida, convirtiéndose unos años después, junto al Puente *Nicolás Avellaneda* sobre el Riachuelo, en dos obras consideradas de las más importantes por la DNV debido al despliegue técnico que significaron, pero también por la visibilidad del espacio en donde fueron emplazadas. Ambas obras conformaron el sistema de accesos a la Capital Federal. En primer término, la realización de la Avenida derivaría en múltiples beneficios para las comunicaciones: la arteria fue uno de los elementos fundamentales del sistemas de avenidas anulares y radiales destinados a resolver el problema de los accesos a la ciudad y a la comunicación con las localidades que la rodeaban. Y en segundo lugar, la magnitud de la Avenida planteó la necesidad de ajustarla a los principios técnicos más adelantados de su tiempo puesto que formaba un conjunto de problemas complejos cuya solución exigió un estudio detenido y minucioso[[11]](#footnote-11).

El equipo técnico de la obra vial estuvo cargo del Ingeniero Pascual Palazzo e integrado por los ingenieros León Laurent y Juan P. Tunessi, quienes se encargaron de los aspectos viales y por los arquitectos Ernesto Vautier y Francisco Houloubek y el ingeniero Carlos L. Thays, quienes llevaron adelante los aspectos estéticos de la obra. El grupo de arquitectos paisajista se conformó con representantes de cada una de las jurisdicciones afectadas por el proyecto de la Avenida: el primero fue el representante de la dependencia nacional, el segundo fue la voz autorizada desde la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires y el tercero fue representante de la Dirección General de Paseos de la Municipalidad de la Capital. Pascual Palazzo como jefe del Proyecto, era reconocido tanto por sus actuaciones en la vialidad del país[[12]](#footnote-12) como por su participación en varios proyectos urbanos. Entre 1934 y 1936, junto a Vautier y otros reconocidos técnicos del momento, había integrado la “Comisión Especial” de carácter honorario que debía realizar un estudio conjunto sobre el emplazamiento y la construcción de los edificios públicos administrativos de la Nación en la Capital Federal[[13]](#footnote-13). A su formación y experiencia técnica y económica sobre trazados de carreteras, tráfico y consumo de automotores, se le sumaba su práctica sobre el espacio público urbano. En su rol de jefe de proyecto también pudo poner en práctica experiencias que había adquirido durante sus viajes por Europa, particularmente se había fijado en las carreteras de uso exclusivo para automóviles que Alemania e Italia estaban implementando, así como también ideas que venía desarrollando en publicaciones como las revistas *Caminos* o *La ingeniería*. Señalaba desde hacía años que “Al automotor no se le *habían* ofrecido aún vías adecuadas a sus necesidades. La rapidez de su difusión *había* desbordado a la técnica del diseño y construcción de carreteras” [[14]](#footnote-14). El desarrollo de una política vial que se ajustara a los tiempos y formas que imponía el uso del automóvil era la que debía solucionar los problemas del tráfico en la ciudad.

El caso puntual de la Avenida presentó una serie de problemas. Al momento de ejecución de la obra, su traza estaba atravesaba por zonas urbanas o en proceso de rápida urbanización en ambos lados de su recorrido, así como por diferentes pasos a nivel ferroviarios. El objetivo del nuevo proyecto a cargo de este equipo técnico a través de la DNV, priorizó otros aspectos sin desconocer los intereses que había privilegiado la municipalidad: se planeó la ejecución de una arteria de circulación y de convergencia de las grandes rutas troncales, a la vez que se la concibió como avenida dentro de la plana urbana.

El proyecto de la Avenida contempló tres tipos de tránsito: liviano, pesado y el servicio local. Para el primero, que representaba el espíritu de la Avenida al generar un espacio para la velocidad, se previeron dos calzadas, en sentido contrario la una de la otra, cada una de seis metros de ancho, separadas entre sí por una faja central recubierta de césped y arbustos. En tanto que para el tránsito pesado y para el servicio local de los vecinos se proyectaron otras dos calzadas de igual ancho que servirían además como colectoras del tránsito que quisiera entrar o cruzar las calzadas de velocidad.

Justamente, fue la obra de la Avenida donde el ingeniero Palazzo y su equipo de colaboradores pudieron poner en práctica los últimos adelantos de la ingeniería vial, particularmente aquellos proclives a convertirla en una arteria apta para la velocidad y el uso del automóvil.

En virtud del nuevo ritmo que había adquirido Buenos Aires durante las décadas de entreguerras, todas las voces involucradas con la cuestión vial acordaban la necesidad urgente de solucionar los problemas del tráfico y los accesos a la ciudad y sus alrededores. La avenida era reclamaba por los expertos en cuestiones urbanas como esa arteria que “…ligará, uno con otro, los barrios opuestos de Buenos Aires, y cruzará todas las calles y avenidas radiales que unen por tierra a nuestra ciudad con el interior”, convirtiéndose de esta manera “…en la gran colectora de todo el tráfico que a ella desemboca, uniendo entre sí fácilmente a todas las vías que las interceptan” [[15]](#footnote-15).

La búsqueda de “verdaderas soluciones” al problema del acceso, la circulación y del tráfico automotor apuntaba a tomar de cada experiencia ajena las mejores ideas y adaptarlas a la realidad y a las demandas locales. El proyecto tomó elementos del *parkway* norteamericano, de la *autostrada* italiana, de la *autostrasse* alemana y de los *bulevares* parisienses y locales (Av. de Mayo y las diagonales norte y sur). En sí mismas ninguna de estas soluciones se ajustaban a la singularidad que se plasmó en esta Avenida de 100 metros de ancho pero, sin embargo, varias de sus características se conjugaron con la idea de construir una arteria de circunvalación a modo de cintura verde urbana que rodeara toda la superficie metropolitana. [[16]](#footnote-16)

En base a esta conceptualización, en las calzadas centrales se suprimieron los pasos a nivel y, considerando que la Avenida era cruzada por 9 líneas de ferrocarriles y por 24 grandes calles de entrada a la ciudad, fue fundamental la incorporación de puentes o túneles. En las intersecciones donde esto no fue posible, como Blandengues (Av. del Libertador), Constituyentes y Alberdi se construyeron rond- points de circulación continúa y rotativa y además, 17 óvalos de circulación especial, adaptados a la limitación que imponían sus 100 m de ancho. Este diseño, que sintetizaba las principales tendencias en boga en materia vial, anheló que el congestionado tránsito de la metrópoli diera paso a una circulación que permitiera recorrer en tan solo veinte minutos toda su extensión.

Debido a que la Avenida estaba también concebida como parte de la planta urbana, el denominado factor “estético” del camino, una de las características principales de las avenidas parques, cobró protagonismo: la parquización adquirió la doble función de proveer una vista agradable para transeúntes y vecinos que se acercaran a él como lugar de recreo y de descanso[[17]](#footnote-17), a la vez que promovió el progreso en aquellos tramos que atravesaban “(…) parajes reales y exclusivamente populares.” [[18]](#footnote-18). Una de las novedades de la obra consistió, entonces, en la relación que ella entablaba con su entorno: en tal aspecto, la construcción del paisaje de la Avenida había encontrado en el *parkway* norteamericano un modelo lo suficientemente flexible para adaptarse a la realidad local.

El *parkway* concebido por Palazzo y Vautier, combinó en una misma arteria las características de un camino comercial con las de aquellos asociados al esparcimiento (rutas exclusivas para la circulación turística). Además permitió salvar las dificultades que presentaba un entorno heterogéneo en cuanto a los niveles de urbanización y de densidad de cruces férreos y de calles transversales. Por otra parte, el *parkway* condensaba en su figura la idea de progreso y modernidad que funcionarios y técnicos querían plasmar en el espacio afectado por la obra.[[19]](#footnote-19)

*La construcción del paisaje*

La incorporación del conocimiento del arquitecto a la técnica vial amplió el horizonte de los ingenieros que proyectaban y construían caminos. Ahora las vías para los automotores, además de resolver los problemas del tráfico, debían ser seguras y dotadas de valor estético, de ahí la pertinencia de este nuevo saber que sumaba nuevos elementos a la práctica del ingeniero vial, sin contraponerlos. El camino era configurado desde concepciones estético funcionales al incorporar la cuestión del acondicionamiento paisajista. En tal sentido, proyectar no era simplemente trazar ya que el ingeniero y el arquitecto paisajista se complementarían mutuamente en una obra en común[[20]](#footnote-20)”. Priorizar las vistas, establecer la velocidad directriz, mejorar el suelo y planificar espacios alrededor de ella, tanto para instalar los servicio automovilísticos, como para disfrutar del tiempo libre, fueron, entre otras, acciones concretas plasmadas en la apertura de la Avenida.

Ernesto Vautier, encargado del diseño de los aspectos paisajísticos de la obra, debió organizar en términos estéticos sus componentes fuesen artificiales y/o naturales:

Desmontes, terraplenes, desagües, obras de arte *(eufemismo con el cual se designan los puentes y alcantarillas)*, que trastornan la topografía, deberán estudiarse en forma de asimilarse al paisaje natural de tal manera que parezcan haber existido siempre. Los taludes, especialmente, serán tales que sean aptos para la vegetación y defenderse de la erosión con formas inmodificables, definitivas[[21]](#footnote-21)

Para él la cuestión estética estaba indefectiblemente ligada a la vialidad y se propuso llevar estas ideas a la práctica, debiendo adaptarlas a las limitadas posibilidades que le brindaba la obra. A la hora proyectar tuvo que enfrentarse con la rigidez de la franja de terreno establecida en 1887 cuando se realizó el trazado; con dificultades políticas por tratarse de una obra pública que involucraba tres jurisdicciones con intereses y prioridades diferente y con los altos costos de la tierra que impedían realizar expropiaciones que sustentaran ensanches substanciales.

En efecto, debió enfrentar numerosas limitaciones en relación con las ideas que sustentaba. En primer lugar, como ya se señalado, estaba frente a un entorno urbano heterogéneo. En sus 25 km de extensión los cruces de los numerosos ramales férreos e importantes calles pertenecientes a las áreas más urbanizadas coexistían con áreas totalmente despobladas y calles de tierra. Esto generó la necesidad de plantear una composición paisajista flexible que se adaptase a las particularidades de cada tramo. En segundo lugar, la estrechez del canal que conformaba la avenida obligó al equipo de paisajistas a focalizar en los detalles de identificación de las obras proyectadas con el terreno y con los demás hechos existentes. Las llamadas “obras de arte” - como los puentes y las cabeceras de alcantarillas-, los muros de contención, las defensas y las cunetas revestidas se proyectaron en general con materiales naturales, a excepción de algunos puentes que se realizaron en hormigón, convirtiéndose en elementos claves del paisaje. En lugar de proceder en base a dibujos y perfiles estandarizados, trazados mecánicamente, se proyectaron como caracteres singulares correspondientes a su situación individual en el terreno y en el proyecto.[[22]](#footnote-22) Estos aspectos explican las diferencias de criterios que se observan a lo largo de la Avenida. Se señalaba que las características de los materiales empleados y las formas simples de las obras de arte contribuirían a generar en el espectador una perfecta continuidad de aspecto creando una unidad paisajista para toda la obra.[[23]](#footnote-23) Sin embargo, a lo largo de esta vía vemos que coexisten elementos característicos de la arquitectura moderna – puentes de hormigón armado de líneas simples y despojadas- con otros de arquitectura pintoresca – estructuras revestidas de piedras rústicas-. Regularidad, uniformidad y racionalidad, características propias de la estética moderna, configuran parte de la obra, pero no su imagen completa.

Además, el proyecto de la Avenida incluía la construcción de un área parquizada a lo largo de todo su recorrido, que se convertía en paseo ensanchado en algunos tramos, por ejemplo a la vera de la cabecera norte, en vinculación con el Parque Saavedra.

Avenida y parque eran consideradas un nuevo pulmón para la ciudad al que se sumaba el proyecto del Gran Parque del Sur en el bajo Flores. De esta forma la Avenida se convertía en un elemento más en la composición de un cinturón verde alrededor de la ciudad.

El proyecto, pasó así a ser considerado parte del pulmón necesario frente a las nuevas dimensiones que la ciudad había adquirido, constituyéndose en instrumento de mejoramiento y regulación de la vida de los suburbios, zonas alejadas y no pocas veces aisladas del centro. El camino comunicaba a toda la ciudad a la vez que la regularizaba, la embellecía y generaba espacios de uso social. Así, las tres imágenes recurrentes del verde urbano, como pulmón, como instrumento civilizador y como espacio de recreación, se incorporaban a los discursos de los especialistas locales en referencia a una vía de comunicación.[[24]](#footnote-24)

Dentro de estas coordenadas, se observa que el discurso del verde urbano presente en el proyecto de la Avenida de 1938 incluía ideas e imágenes que ya habían cobrado forma en otros planes como el Plano Regulador y Reforma de la Capital Federal de 1925 o el plan regulador que proponía el ingeniero y urbanista Carlos María della Paolera como director de la oficina de gestión urbana (1932-1938). En ellos se alertaba sobre la reducción acelerada de espacios verdes en la ciudad.[[25]](#footnote-25) Por ello, la colaboración de la Dirección de paseos de la Municipalidad fue indispensable, debido tanto a su capacidad como experiencia, en la selección de los árboles, arbustos o plantas herbáceas para la composición paisajística de la Avenida. Primero se aprovechó toda vegetación preexistente en el lugar y segundo, se seleccionaron árboles de especies autóctonas, particularmente aquellos cuya aclimatación en la región fuesen garantía de éxito. En cuanto a su composición se priorizó la funcionalidad vial de la Avenida: el diseño del paisaje fue establecido a fin de atender primero las necesidades de los automovilistas y la velocidad del automóvil.[[26]](#footnote-26) Por eso se empleó con “…preferencia los efectos de grandes conjuntos de masas vegetales homogéneas”, es decir la sucesión de amplios espacios cerrados por masas forestales haciendo a veces de cortinas y la utilización de grupos arbustivos bajos para interceptar el cruce de peatones o como “atajafaros” para evitar el encandilamiento.[[27]](#footnote-27)

Estaba claro que el proyecto de la avenida abordaba diferentes aspectos urbanos que superaban las cuestiones relativas a la buena circulación: traería beneficios tanto en el orden de la salud pública mediante la incorporación de una considerable superficie libre y arbolada como también en la estimulación para el desarrollo de la edificación en sus cercanías al facilitar a los pobladores el traslado ya sea hacia el centro o hacia los pueblos vecinos.

Circulación, espacios verdes y edificación fueron tres elementos clave que se conjugaron en su diseño y proyección. Mientras el primero se plasmó en la construcción de una vía de tipo anular que permitiese la conexión, los accesos y la velocidad del transporte automotor; los otros dos elementos condensaron en la idea del parkway o “avenida parque” conformando un paisaje que, además de ser el límite y el borde verde entre la ciudad y sus alrededores, se convirtió por sus características en un difusor de progreso y modernidad.

**Una obra que llega a su fin: una Avenida que nace…**

Durante los primeros meses de 1940 la prensa señalaba que en un breve plazo quedarían terminadas las obras de pavimentación de la Avenida, en la cual ya se habían invertido aproximadamente veinticuatro millones de pesos según una crónica del diario La *nación*.[[28]](#footnote-28) El presupuesto inicial estimado para la obra en 1935 había sido de $21.670.000 de los cuales $6.670.000 estuvieron destinados a las obras viales (vías de acceso rápido, pasos a nivel, puentes y pavimentación) y los $15.000.000 restantes para terminar con las expropiaciones.[[29]](#footnote-29) Era evidente que la obra había demando una suma más importante que la inicialmente presupuestada, aunque no podemos dejar de señalar que no fue una época exenta de inflación.

Para 1941, con el 80% de la longitud de la Avenida terminada, se procedió a su inauguración, justamente cuando se terminaron de pavimentar el segundo y el tercer tramo y la parte del primero comprendida entre las calles Rivadavia y Avenida del Trabajo (actual Av. Eva Perón). Sólo restaba pavimentar la fracción comprendida entre Avenida del Trabajo y el Riachuelo. Ese acto realizado el 5 de julio de 1941, también simbolizó la entrega a la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires de los tramos señalados para que se hiciese cargo de las obras de iluminación y arbolado necesarias para completar toda la Avenida y de esta forma pudiese ser liberada al servicio público.

Para esa fecha la Avenida ya contaba con 29 de los 30 puentes proyectados, los movimientos de tierra habían sido terminados casi en su totalidad, y en cuanto a las obras menores restaban algunos metros de barandas rústicas de acacias, las pasaderas de hormigón armado para peatones y parte de la colocación de revestimientos de piedras rústicas. Además, se habían hecho dos pabellones y una plaza de juegos infantiles a la altura de Liniers. Quedaba pavimentar las calzadas laterales y ya se había iniciado el arbolado en diversos puntos de la Avenida, a pesar de que estos aspectos de la obra correspondían a la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires según la Ley 12.134 y los convenios firmados entre las jurisdicciones.

El sábado 5 de julio a las 15:30 horas finalmente comenzó el acto que inauguró los primeros 18 km de la Avenida General Paz. El Cardenal Santiago Copello bendijo las instalaciones desde un palco levantado en el cruce con la avenida Cabildo, dando así inicio a la ceremonia oficial. Inmediatamente después, pronunciaron sus discursos el Ministro de Obras Públicas, Dr. Salvador Oria, el presidente de la DNV, Ing. Emilio Lopez Frugoni y el Intendente Municipal Dr. Carlos Pueyrredon. También estuvieron en el palco altas autoridades nacionales, municipales y técnicos de la obra vial entre los que se destacaron el Ing. Justiniano Allende Pose y el General Agustín P. Justo, figuras clave para la realización de la obra en sus comienzos. El vicepresidente en ejercicio del poder ejecutivo, el Dr. Castillo fue el encargado de cortar la cinta que simbolizó la inauguración oficial de la Avenida y dio paso al inicio de la recorrida de la caravana hasta el cruce con la calle Rivadavia en medio renovados aplausos por parte del numeroso público presente. Al emprender la vuelta hasta el cruce con la Av. Blandengues (Av. Del Libertador), a medida que pasaba el cortejo oficial se fueron abriendo las barreras en los cruces con las principales calles para que numerosos vehículos se sumaran a la caravana.

En esta ocasión, las masas populares acudieron en conjunto del centro a los barrios para participar de los actos que dieron por incorporada una magnífica obra al progreso vial de Buenos Aires y los pueblos circundantes. Números circenses en cada uno de los cruces con las grandes avenidas radiales, proyecciones cinematográficas a cielo abierto y fuegos artificiales como cierre extraordinario coronaron la inusitada adhesión popular que generó la inauguración de tan anhelada obra. Vecinos de Nuñez, Saavedra, Florida, Villa Urquiza, Devoto, Villa Real, Versalles, Floresta, Nueva Chicago y Villa Lugano se reunieron a lo largo de toda la Avenida para admirar la materialización de una obra que los incorporó funcionalmente a la vida ciudadana moderna.

**Reflexiones finales**

A lo largo de este trabajo nos propusimos dar cuenta de la singularidad que tuvo el proyecto de la apertura de la Avenida General Paz, ya que además de ser una vía de circulación y movilidad ajustada al uso del transporte automotor, materializó físicamente el límite terrestre de la ciudad. Límite que se transformó también en el gran acceso anular a la Capital Federal de la República Argentina. La multiplicidad de funciones que condensó la Avenida General Paz la colocó en un lugar singular dentro del abanico de obras públicas que realizó la DNV durante la década de 1930. Su emplazamiento, el despliegue técnico que significó y la participación de diversos expertos en su proyección, son características que nos permiten pensar esta obra más allá de la ingeniería vial.

 Como toda obra pública, nos permitió indagar sobre el accionar del Estado en una época determinada y como éste fue modificando y redefiniendo el territorio atravesado por la Avenida, a partir de una dinámica que incluyó la toma de decisiones políticas en su interacción con los sujetos afectados por la obra. En efecto, la cuestión urbana tuvo un papel importante en la proyección y ejecución de la apertura de la Avenida en tanto se revalorizaron los aspectos vinculados con la construcción de un paisaje, así como también por las dificultades que se debieron sortear para realizar todas las expropiaciones necesarias. La participación que tuvieron vecinos, sociedades de fomentos y otras asociaciones civiles, también protagonistas de este proceso, se vio reflejada tanto en las diferentes etapas que atravesó la realización de la obra, como en la participación demostrada en los festejos que dejaron inaugurada la nueva arteria. Fue justamente, esta última situación, la que puso al descubierto una nueva forma de ocupar el territorio a partir de una dinámica diferente, en la que los vecinos de los barrios avanzaron hacia el límite de la ciudad, al mismo tiempo en que los habitantes de los partidos linderos de la Capital lo hicieron hacia ella. De esta forma la incorporación de esta magnífica obra representó un acercamiento del suburbio con la ciudad: límite y acceso se funcionaron en un mismo artefacto vial que modificó la trama urbana.

**Bibliografía:**

Aliata, Fernando, y Graciela Silvestri. *El paisaje como cifra de armonía : relaciones entre cultura y naturaleza a través de la mirada paisajística*. Buenos Aires: Eds. Nueva Visión, 2001.

Armus, Diego. *La ciudad impura : salud, tuberculosis y cultura en Buenos Aires, 1870-1950*. Buenos Aires: Edhasa, 2007.

Ballent, Anahi. «El rol del Ministerio de Obras Públicas de la Nación en la construcción del territorio nacional: coordenadas y problemas de una historia institucional.» En *Ciudades americanas. Aproximaciones para una historia urbana*, editado por Alicia Novick y Horacio Ceride, Vol. En prensa.

———. «Ingeniería y estado: La red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943.» *Hist. Cienc. Saude Manguhos Historia, Ciencias, Saude - Manguinhos* 15, n.o 3 (2008): 827-47.

Davis, Timothy. «The Rise and Decline of the American Parkway.» En *The World beyond the Windshield : Roads and Landscapes in the United States and Europe.*, editado por Christof Mauch y Thomas Zeller, 35-58, 2008.

Dell’ Oro Maini, Magdalena. «Expansión urbana, obra pública y política en Buenos Aires (1932-1938).» Tesis de licenciatura inédita, Universidad Nacional de Luján, 2004.

Dirección Nacional de Vialidad. *La Avenida General Paz*. Buenos Aires: Guillermo Kraft Ltda, 1938.

Editorial. «Urbanización de los caminos.» *Revista de Arquitectura*, junio de 1938.

«Expropiaciones.» *Curso de valuación de bienes rurales*, 13 de julio de 2015. http://www.agro.uba.ar/agro/ced/valuacion/clases/clase\_5.htm.

Fernando Diego Rodríguez. «De los barrios al centro: Raúl Scalabrini Ortiz en La Nación, 1929.» *Entrepasados* Año XVII, n.o 33 (Comienzos de de 2008): 95-109.

Gorelik, Adrián. *La grilla y el parque : espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 1998.

Gruschetsky, Valeria. «El paisaje para un borde urbano: el proyecto para la Avda. Gral. Paz.» *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, n.o 41 (2011): 155-66.

Hall, Peter Geoffrey, y Consol Freixa. *Ciudades del mañana : historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996.

Junta popular ejecutiva pro apertura inmediata de la avenida General Paz. «Memoria y Proyecto de Ley presentado a la H. Cámara de diputados de la Nación.» Buenos Aires, 1932. Junta Popular apertura General PAz-1932.pdf.

«La apertura de la avenida General Paz.» *La nación*, 25 de noviembre de 1932.

«La apertura de la Avenida General Paz.» *La nación*, 16 de junio de 1936.

«La apertura de la Avenida General Paz. Tomó posesión la DNV de cien terrenos afectados al trazado.» *La nación*, 28 de junio de 1936.

«La avenida General Paz.» *La nación*, 14 de septiembre de 1940.

«La Dirección de Vialidad se posesiono de tierras en la Avenida General Paz.» *La nación*, 17 de junio de 1936.

*Memoria DNV 1934, Memoria DNV 1936*, s. f.

Moraglio, Massimo. *Storia delle prime autostrade italiane (1922-1943) : modernizzazione, affari e propaganda*. Torino: Trauben, 2007.

«No debe ser modificado el ancho de la Avenida General Paz. objeciones a un proyecto.» *Revista de Arquitectura*, noviembre de 1932.

Novick, Alicia. «Vautier Ernesto.» Editado por Jorge Francisco Liernur y Fernando Aliata. *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografía, instituciones, ciudades*. Buenos Aires: AGE, 2004.

Palazzo, Pascual. *El tráfico en Buenos Aires. Red de vías a bajo nivel. Solución de problemas*. Buenos Aires: Talleres gráfico A. Biocco y Cia, 1933.

———. «Previsiones en los cruces de carreteras, avenidas suburbanas y de circunvalación.» *Revista Caminos*, n.o 4 (septiembre de 1934).

Privitellio, Luciano de. *Vecinos y ciudadanos : política y sociedad en la Buenos Aires de entreguerras*. Buenos Aires, República Argentina: Siglo Veintiuno, 2003.

Vautier, Ernesto E. «Acondicionamiento paisajista de la Avenida General Paz.» Editado por Pascual Palazzo. *Publicaciones Técnicas de la DNV. Trazado y diseño de la Avenida General Paz.*, n.o 32 (1940): 303-19.

———. «Acondicionamiento paisajista y organización urbanística de los caminos.» *Caminos. Revista técnica*, n.o 26 (junio de 1938): 25-35.

1. El trabajo de Fernando Diego Rodríguez es el que nos permitió reconocer a Scalabrini Ortiz como el autor de esta columna semanal publicada en el diario La nación a fines de la década de 1920 Fernando Diego Rodríguez, «De los barrios al centro: Raúl Scalabrini Ortiz en La Nación, 1929», *Entrepasados* Año XVII, n.o 33 (Comienzos de 2008): 95-109. [↑](#footnote-ref-1)
2. Ibid. [↑](#footnote-ref-2)
3. *Memoria DNV* 1936 [↑](#footnote-ref-3)
4. Ley de expropiación forzosa, No 189, sancionada el 7 de Septiembre de 1866. Esta ley tenía 22 artículos y había sido sancionada antes del Código Civil. Habilitaba la participación de tres peritos :1) Por el Expropiado; 2) Por el Expropiante y3) Un Tercero que representaba al Juez y era designado por él «Expropiaciones», *Curso de valuación de bienes rurales*, 13 de julio de 2015, http://www.agro.uba.ar/agro/ced/valuacion/clases/clase\_5.htm. [↑](#footnote-ref-4)
5. «La apertura de la avenida General Paz», *La nación*, 25 de noviembre de 1932. [↑](#footnote-ref-5)
6. El 27 de Mayo de 1936 el PE dictó el decreto N° 8320 que arbitro los medios económicos y técnicos para que la DNV pueda llevar adelante las expropiaciones faltantes para la realización de la Avenida General Paz *Memoria DNV 1936*, 42-48. [↑](#footnote-ref-6)
7. *Memoria DNV 1934*, 74. [↑](#footnote-ref-7)
8. «La apertura de la Avenida General Paz», *La nación*, 16 de junio de 1936; «La Dirección de Vialidad se posesiono de tierras en la Avenida General Paz», *La nación*, 17 de junio de 1936. [↑](#footnote-ref-8)
9. a menos de un mes de haberse realizado el acto ya se habían expropiado 400 lotes de los 434 que había que expropiar «La apertura de la Avenida General Paz. Tomó posesión la DNV de cien terrenos afectados al trazado», *La nación*, 28 de junio de 1936. [↑](#footnote-ref-9)
10. *Memoria DNV 1936*, 47 y 48. [↑](#footnote-ref-10)
11. *Memoria DNV 1936*. [↑](#footnote-ref-11)
12. Dentro de los cargos y funciones del ingeniero Pascual Palazzo en el campo de la vialidad se destaca su rol de organizador de los Consorcios Camineros de Santa Fe y de creador y jefe durante nueve años de la Sección Estudios y Proyectos de Puentes y Caminos de Buenos Aires. 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), VI. [↑](#footnote-ref-12)
13. Esta Comisión Honoraria nombrada por el Poder Ejecutivo Nacional también estuvo integrada por el arquitecto Fermín Bereterbide, Don Jerónimo A. Rocca y el ingeniero Carlos M. della Paolera [↑](#footnote-ref-13)
14. Pascual Palazzo, «Previsiones en los cruces de carreteras, avenidas suburbanas y de circunvalación», *Revista Caminos*, n.o 4 (septiembre de 1934). [↑](#footnote-ref-14)
15. «No debe ser modificado el ancho de la Avenida General Paz. objeciones a un proyecto», *Revista de Arquitectura*, noviembre de 1932. [↑](#footnote-ref-15)
16. Alicia Novick, «Vautier Ernesto», ed. Jorge Francisco Liernur y Fernando Aliata, *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografía, instituciones, ciudades* (Buenos Aires: AGE, 2004), 146. [↑](#footnote-ref-16)
17. Dirección Nacional de Vialidad, *La Avenida General Paz* (Buenos Aires: Guillermo Kraft Ltda, 1938). [↑](#footnote-ref-17)
18. *CDN-DS,*25-09-1937 [↑](#footnote-ref-18)
19. véase Valeria Gruschetsky, «El paisaje para un borde urbano: el proyecto para la Avda. Gral. Paz», *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, n.o 41 (2011): 155-66. [↑](#footnote-ref-19)
20. Ernesto E. Vautier, «Acondicionamiento paisajista y organización urbanística de los caminos», *Caminos. Revista técnica*, n.o 26 (junio de 1938): 25-35. [↑](#footnote-ref-20)
21. Editorial, «Urbanización de los caminos», *Revista de Arquitectura*, junio de 1938. [↑](#footnote-ref-21)
22. Ernesto E. Vautier, «Acondicionamiento paisajista de la Avenida General Paz», ed. Pascual Palazzo, *Publicaciones Técnicas de la DNV. Trazado y diseño de la Avenida General Paz.*, n.o 32 (1940): 303-19. [↑](#footnote-ref-22)
23. Ibid. [↑](#footnote-ref-23)
24. Diego Armus ha señalado que, los espacios verdes no solo tuvieron un rol higiénico, sino que también se asignó a ellos un rol civilizador asociado a la creación ámbitos de sociabilidad. Se consideraban recursos apropiados para civilizar y argentinizar a las nuevas masas de inmigrantes, y, en tal sentido, sobre todo en el siglo XX, incorporaban otros usos sociales como la práctica de deportes, el descanso y el paseo. Diego Armus, *La ciudad impura : salud, tuberculosis y cultura en Buenos Aires, 1870-1950* (Buenos Aires: Edhasa, 2007). [↑](#footnote-ref-24)
25. El censo municipal de 1936 y el Catastro realizado poco después dan cuenta que Buenos Aires a mediados de los años treinta tenía más de la mitad de su superficie edificada y el resto correspondía, en su mayoría, a terrenos baldíos. Proceso que se extendía aceleradamente hacia sus alrededores. Magdalena Dell’ Oro Maini, «Expansión urbana, obra pública y política en Buenos Aires (1932-1938)» (Tesis de licenciatura inédita, Universidad Nacional de Luján, 2004). [↑](#footnote-ref-25)
26. Timothy Davis, «The Rise and Decline of the American Parkway», en *The World beyond the Windshield : Roads and Landscapes in the United States and Europe.*, ed. Christof Mauch y Thomas Zeller, 2008, 35-58. [↑](#footnote-ref-26)
27. Dirección Nacional de Vialidad, *La Avenida General Paz*. [↑](#footnote-ref-27)
28. «La avenida General Paz», *La nación*, 14 de septiembre de 1940. [↑](#footnote-ref-28)
29. *Memoria DNV 1934*. [↑](#footnote-ref-29)