

# EL PROCESO DE FORMACION Y ADMINISTRACION TERRITORIAL DE BUENOS AIRES

**Luis Ainstein**

Se ubica a la ciudad de Buenos Aires en sus contextos históricos nacional y regional, considerando aspectos políticos, sociales, económicos, institucionales y físicos. Se analizan las experiencias locales en cuanto a administración metropolitana. Tras una caracterización de la estructura física de la ciudad, se realiza una descripción cronológica de los sistemas normativos que rigieron su proceso de estructuración territorial y edilicia, haciendo énfasis en el proceso de planificación iniciado en 1958, la aprobación del Esquema Director en 1962 y del Código de Planeamiento de 1977. Se consideran, asimismo, las experiencias de planeamiento posteriores, haciendo referencia a los sistemas conceptuales en que se ha apoyado cada una de ellas.

## On the rise and administering of new districts to the city of Buenos Aires

The paper deals with the City of Buenos Aires from a historical, national and regional viewpoint and takes into account considerations political, social, economic and institutional as well as its geophysical considerations.

An analysis is made of the experience of metropolitan administration at a local level. After a defining of the city's physical characteristics, a chronological account is given of the systematizing norms that have governed its division into administrative districts and constituencies (wards), emphasis being laid on the planning begun in 1958, the passing of the Directing Scheme in 1962 and the Planning code that went through in 1977. Planning experience subsequent to these measures is also outlined and the conceptual basis on which it has been undertaken is alluded to.

## 1. EL MARCO CONTEXTUAL NACIONAL

El territorio continental de la República Argentina tiene una extensión aproximada de 2.800.000 km<sup>2</sup>. En este generoso marco, el rumbo norte-sur prevalente, así como el respaldo occidental de los Andes, la larga costa atlántica y múltiples suelos y ríos, significan una enorme variedad de circunstancias en cuanto a recursos de hábitat natural.

Antes de la conquista hispánica el territorio estaba muy someramente poblado, en general por grupos indígenas con culturas poco sofisticadas, sólo parcialmente sedentarios. En ese sentido, constituía excepción el sector noroeste del país, en el que tenían asiento sociedades vinculadas al imperio incaico. Las dos circunstancias pobla-

cionales mencionadas, así como el tipo de recursos naturales involucrados, tuvieron que ver en la definición de las pautas de colonización desarrolladas, que fueron, en el caso argentino, de menor entidad que en otros ámbitos del continente, y marcaron énfasis que resultaron efímeros en cuanto a la jerarquía relativa de las diversas regiones nacionales involucradas. En 1776 se crea el Virreinato del Río de la Plata, con sede en Buenos Aires, hecho vinculado seguramente tanto al significado relativo progresivamente menor de la minería preciosa del Alto Perú como al cuadro de consolidación de otras potencias colonizadoras europeas en América, particularmente el caso lusitano en el cono sur.

Puede postularse que la política española del período consistió en el desarrollo de acciones dirigidas a asegurar la consecución de objetivos vinculados a: a) el control geopolítico del conti-

nente; b) el conocimiento del sistema de recursos disponibles; c) el control cultural, económico y político de la población, a través de la evangelización y la configuración de redes monopólicas de comercio exterior; d) la estructuración de sistemas de producción rural y de servicios. En ese sentido, la red urbana desarrollada utilizó primitivos asentamientos y redes regionales indígenas y cumplimentó las prescripciones de las Leyes de Indias del siglo xvii. A partir de entonces, comienza un proceso sostenido de polarización demográfica, económica y política en torno a Buenos Aires, fundada por dos veces en 1536 y 1580. El primer censo de 1869 señala una población nacional de 1.900.000 habitantes, y, para el caso de Buenos Aires, de casi 200.000 personas.

En su larga evolución, pueden reconocerse como de muy trascendente impacto, sobre la nación y la ciudad, los siguientes elementos:

a) La inmigración masiva, prevalentemente de origen europeo, durante el período constituido por las últimas décadas del siglo xix y primeras del xx. Las tasas anuales medias de crecimiento poblacional fueron de 31.000 habitantes entre 1895, y de 36.000 habitantes entre 1985 y 1914, resultando en volúmenes totales nacionales aproximados de 1.800.000, 4.000.000 y 8.000.000 de habitantes en cada uno de esos años. El proceso de urbanización y concentración urbana comienza a esbozarse en ese período, con valores de participación relativa al área de Buenos Aires sobre los totales nacionales de esos años de casi 13, 20 y 26 por 100, respectivamente.

b) La articulación a la red del Imperio Británico como proveedor de excedentes primarios, particularmente alimentarios, originados en todo el territorio nacional, canalizados a través de una red ferroviaria polarizada, prevalentemente a través del puerto de Buenos Aires.

c) La Segunda Guerra Mundial, que significó una profundización intensa, cualitativa y cuantitativa, de los procesos de industrialización y urbanización nacionales, con una incorporación progresiva a la órbita del sistema de intereses norteamericanos.

Como consecuencia de esos fenómenos, resulta perfilado el sistema urbano nacional vigente, cuyas características principales son las siguientes (ver fig. 1):

a) Alberga una proporción relativa muy alta de la población, ya que el nivel de urbanización alcanzaba en 1980, a poco más del 80 por 100, concretado en una red extensa, aunque no homogéneamente distribuida, sobre el territorio nacional. En ese sentido, cabe señalar una muy importante concentración en el sector central, el área pampeana, que incluye a Buenos Aires, Rosario y Córdoba, las ciudades mayores, y reconoce una extensión hacia el norte según sendos corredores a lo largo de los componentes troncales del sistema fluvial del Plata, los ríos Paraná y Uruguay; la existencia de redes urbanas lo-

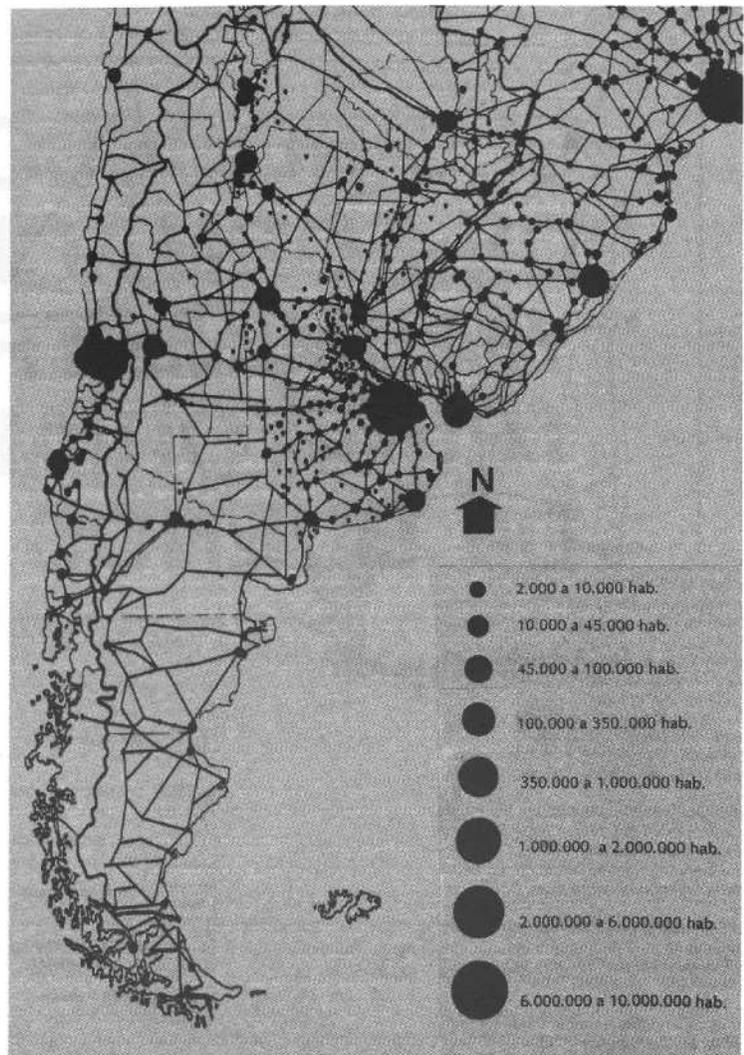


FIG. 1. Sistema urbano de Argentina. Entecap 1988.

cales en el noroeste, polarizada en la ciudad de Tucumán, y en el oeste, polarizada en Mendoza. El área patagónica constituye un ámbito esencialmente despoblado, en que se ubican varias ciudades muy focalizadas, voluminosas, tanto en la costa (Comodoro Rivadavia) como en el interior (Neuquén, Bariloche), así como una estructuración urbana lineal a lo largo del valle del Río Negro.

b) Alto nivel de concentración: el Área Metropolitana de Buenos Aires albergaba casi 10 millones de habitantes en ese año, es decir, alrededor del 40 por 100 del total de población urbana y el 30 por 100 de la total del país. El nivel jerárquico urbano subsiguiente estaba constituido por dos ciudades de tamaño demográfico similar, Rosario y Córdoba, con casi un millón de habitantes cada una, en la misma fecha.

c) La actividad industrial responde a un perfil todavía más intenso de concentración locacional que la que tiene vigencia a nivel demográfico.

A efectos de una adecuada comprensión de sus modalidades administrativas, debe recordar-

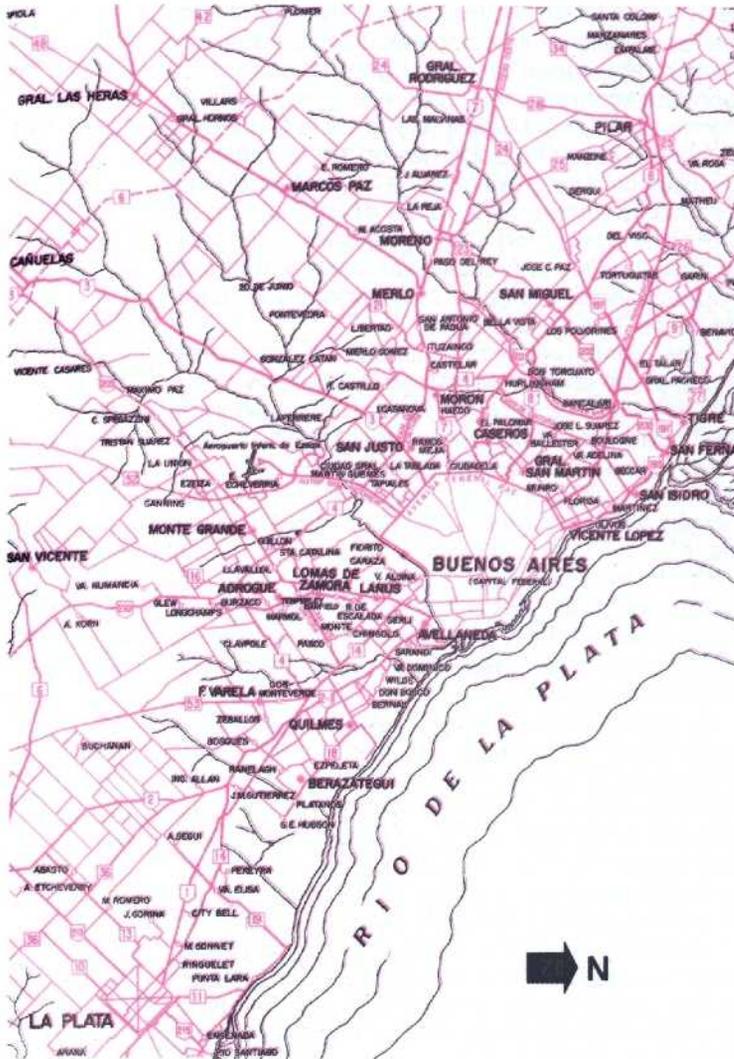


FIG. 2. Area Metropolitana de Buenos Aires. Guía Filcar, 1986.

se que el país responde al modelo institucional federal, lo que implica que los estados provinciales han retenido para sí el ejercicio de todas las atribuciones no expresamente delegadas al gobierno central.

Puede postularse que no se ha verificado, en el país, la formulación de políticas públicas de escala nacional referidas a la estructuración de su red urbana. Han existido, sí, políticas de naturaleza sectorial del más variado carácter y escala; muchas con implicaciones trascendentes sobre la estructuración de aquella red; pueden mencionarse como ejemplos en este sentido: políticas de poblamiento, de colonización, de industrialización, de dotación de infraestructuras y equipamientos sociales, de vivienda, etc.

En tiempos recientes, con posterioridad al inicio del ciclo democrático de 1983, han sido elevadas a tratamiento parlamentario diversas propuestas alternativas referidas a Uso del Suelo y Desarrollo Urbano de escala nacional. En ninguno de los casos se trata de política urbana taxativa, sino del enunciado de condiciones genéricas, necesarias (y suficientes) de desarrollo ur-

bano. Dichas formulaciones no han dado lugar todavía al dictado de normas de carácter general. En el caso de las jurisdicciones provinciales, la de Buenos Aires ha sido pionera en el establecimiento de un sistema normativo de uso del suelo urbano (Ley 8912 del año 1977). En otras jurisdicciones se encuentran en estadios de elaboración y tratamiento legislativo normas de ese carácter.

Respecto de la normativa referida a calidad ambiental, la Ley 20284 constituye el marco de referencia nacional respecto de calidad de aire, en tanto que la número 2797 lo hace respecto del medio agua.

En el caso de las jurisdicciones provinciales, la mayor parte de las que han actualizado recientemente sus cartas constitucionales, órganos jurídicos máximos, han introducido secciones referidas a esta cuestión; otras, han adoptado normativa particular al efecto. Mencionamos entre las primeras a las provincias de San Juan y Salta; entre las segundas, las de Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos, Río Negro y la propia Capital Federal.

## 2. EL MARCO CONTEXTUAL REGIONAL

El Área Metropolitana de Buenos Aires se encuentra asentada sobre la margen derecha del Río de la Plata, a lo largo de una costa baja, frente a un río de difícil navegación. El suelo, que constituye su soporte, tiene como características generales una topografía poco quebrada, cuyo rasgo más saliente es la existencia de algunos sectores de barranca frontal de pequeño desnivel, y varios cauces de ríos y arroyos, de los cuales los más notorios son el Reconquista al norte y el Matanza-Riachuelo al sur. Existen numerosos sectores anegables en la vecindad de los tres cauces mencionados. La capa freática es, en general, muy superficial; los recursos de agua dulce son prácticamente ilimitados, aunque de potabilización crecientemente dificultosa. La capacidad portante de los suelos es, en general, favorable. El clima es de carácter benigno, del tipo templado-húmedo.

Las magnitudes del suelo involucradas en desarrollo urbano son de casi 200 km<sup>2</sup> para el caso de la ciudad de Buenos Aires, en tanto que el resto del Área alcanza los 3.680 km<sup>2</sup>. La potencialidad del suelo para expansión es cabalmente ilimitada. Existe en un marco cercano una red de pequeñas y medianas unidades urbanas.

El Área ha resultado estructurada según el esquema radioconcéntrico de la red ferroviaria nacional que en ella culmina. El sistema vial regional ha constituido, en lo esencial, una réplica de aquel esquema. Puede postularse que la red disponible de estaciones ferroviarias constituyó la matriz física de expansión inicial del sistema metropolitano. Progresivamente, los sistemas viales se constituyeron en las vías de estructuración de sus tejidos intersticiales. Aunque todos los componentes jerárquicos de las redes circulatorias

se encuentran pavimentados, el déficit de capacidad es crónico, por razones no sólo cuantitativas, sino cualitativas, en función de las carencias de diseño y estado material.

Sobre ambas redes, ferroviaria y vial, tienen lugar nutridos servicios de transporte público, que se verifican usualmente en términos de saturación. (Ver fig. 2.)

Los demás recursos infraestructurales, disponibles en el Área, se han desarrollado, en general, para atender demandas masivas ya vigentes, y, con excepción del suministro eléctrico, de cobertura casi generalizada, atienden a fracciones pequeñas de la población total.

El Área albergaba, en 1980, casi diez millones de habitantes, de los cuales tres millones vivían en la ciudad de Buenos Aires, y el resto lo hacía en el conurbano bonaerense. Considerando la dinámica demográfica del Área, puede observarse que la Ciudad de Buenos Aires mantiene desde el primer censo nacional de 1869, una participación relativa constante del 10 por 100 respecto del total poblacional nacional; el crecimiento exponencial se verifica en los otros diecinueve municipios del conurbano, que decuplican en ese período su participación relativa, al pasar del 2,4 al 24,3 por 100 del volumen poblacional nacional. La densidad poblacional global bruta era, en 1980, de casi 26 habitantes/ha; en el caso de la Ciudad de Buenos Aires dicho valor se eleva a 150, en tanto que, considerando el conurbano en términos agregados, el mismo descendía a 19.

El Área Metropolitana de Buenos Aires se desarrolla sobre un conjunto de veinte jurisdicciones municipales. Originariamente, todas ellas (o sus antecedentes) formaban parte de la provincia del mismo nombre. La conveniencia de dotar al gobierno nacional de una sede territorial propia condujo, en 1880, a la identificación, a esos efectos, de un distrito particular, el de la Ciudad de Buenos Aires, y a formalizarlo como Capital Federal; el mismo abarca el territorio de mayor nivel de centralidad histórica de la metrópolis. Como consecuencia, la gestión global del Área significa, a partir de entonces, la necesidad de interacción de los tres niveles de gobierno existentes, a saber: nacional, provincial y municipal. La estructura jurídica argentina no ha previsto, al momento, la existencia de jurisdicciones regionales, aunque las mismas resultan viables dada la voluntad de sus eventuales integrantes y el refrendo de la autoridad nacional.

El conjunto de veinte municipios mencionados incluye a algunas jurisdicciones que, aunque no totalmente urbanizadas, verifican la existencia de proporciones relativas menores de su territorio en esa condición. Por el contrario, no resultan incluidas jurisdicciones municipales en las que las porciones integradas al continuo urbano son todavía de significación menor.

En este espacio institucional se desempeñan, además de los órganos de gobierno y las empresas de servicios dependientes de los tres niveles señalados, algunos otros que resultan de

la articulación de órganos administrativos de dos de los niveles jurisdiccionales involucrados, con responsabilidades técnicas, geográficas y temporales acotadas. Así, por ejemplo, existe un convenio entre la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y la Gobernación de la Provincia de Buenos Aires, orientado a la gestión del saneamiento ambiental a través del manejo de residuos sólidos, mediante la operación de rellenos sanitarios y la creación de áreas abiertas de esparcimiento, troncales circulatorios y desarrollo de sectores urbanos.

Otro ejemplo es el constituido por el convenio establecido entre el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, orientado a la resolución de problemas de transporte público en territorio de jurisdicción de la segunda, que constituye el Programa La Ciudad y el Transporte.

Por fin, un tercer ejemplo que involucra al Gobierno Nacional y la Gobernación de la Provincia de Buenos Aires, se refiere a la transferencia de servicios educativos de la órbita de gestión nacional a la provincia.

El reconocimiento de la deseabilidad de implementar modalidades de administración más integradas entre los diversos niveles de gobierno involucrados, ha conducido a la creación, en noviembre de 1984, de un organismo de coordinación entre la Municipalidad de Buenos Aires y la Gobernación de la Provincia de Buenos Aires, denominada Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). El mismo ha recibido la (necesaria) adhesión del Gobierno Nacional en 1986. El ente no fue creado como un nuevo nivel de gobierno, sino con el objeto de promover, coordinar y concertar las acciones de trascendencia metropolitana, de incumbencia de cada uno de los niveles de gobierno actuantes. Cabe señalar que hasta el año 1987, los gobiernos de las tres jurisdicciones involucradas respondían al mismo signo político-partidario. Las elecciones de ese año en la Provincia de Buenos Aires tuvieron como resultado el cambio de inscripción política de ese distrito, lo que significó un entorpecimiento significativo en las capacidades operativas del AMBA. No obstante, el convenio de 1984 nunca fue cancelado.

En diciembre de 1987, el Poder Ejecutivo Nacional creó un organismo vinculado, la Comisión Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires (CONAMBA), bajo su directa dependencia, con las funciones de asistir al gobierno nacional en la formulación de políticas metropolitanas, con vistas a su participación en el convenio AMBA, así como al análisis de las implicaciones locales de la pérdida de condición de Distrito Federal por parte de la Ciudad de Buenos Aires.

Al presente, abril de 1990, cuando nuevamente se verifica la coincidencia de signo político de las tres jurisdicciones involucradas, la CONAMBA se encuentra en funcionamiento, aun después de haberse cancelado la decisión de implementar una nueva ciudad-capital en la Pa-



2) El área inmediatamente al sur de aquélla, hoy barrios de San Telmo, Monserrat y Constitución; constituía, en su origen, el sector de mayor asentamiento residencial de la ciudad, prevalentemente unifamiliar, y, en todos los casos, de baja altura. Ha venido perdiendo valoración social, con procesos de poca entidad de renovación edilicia, en general de fuerte y negativo impacto morfológico, a través de la concreción de relativamente pocos edificios de altura, dispersos, lo que resulta en la exposición de grandes muros laterales ciegos. Desde el punto de vista de su sistema de actividades, el largo proceso de mutación ha significado la aparición de unidades productivas pequeñas, precarias, sedes institucionales públicas y privadas, comercio especializado vinculado al sector industrial y servicios empresarios en general.

3) La banda inmediatamente al sur de aquélla, que constituye el límite sur de la Ciudad de Buenos Aires, e incluye los barrios de Boca y Barracas. Se trata de una área prevalentemente inundable, vinculada al Riachuelo, con el que linda, tramo final de una cuenca fluvial voluminosa, la del Río Matanza-Riachuelo. Verifica condiciones ambientales negativas extremas, que trascienden a una extensa área de influencia. Es sede de asentamientos industriales de mediano y gran volumen, en gran medida desactivados por la crisis económica vigente, puerto de pasajeros y bienes, y conserva también significativas cuantías de vivienda.

4) El área de expansión norte de la mencionada en primer lugar constituye el barrio de Retiro. Alberga el sector de crecimiento gerencial más reciente del Área Metropolitana, así como algunos de los mayores equipamientos infraestructurales, consistentes en el sector portuario de desarrollo más moderno, tres terminales ferroviarias y la de ómnibus de larga distancia, y las dos centrales locales de generación eléctrica.

5) Alejándose del Área Central, y barriendo progresivamente los sectores norte, oeste y sur, según un desarrollo de aproximación de 3 km, se verifica la existencia de importantes áreas abiertas, sectores residenciales de fuerte consolidación e intensidad con equipamiento complementario (Recoleta, Barrio Morte, Palermo), áreas comerciales especializadas muy consolidadas (Balvanera), sectores con equipamientos molestos (terminales de carga muy fragmentadas, por ejemplo) y residencia de baja densidad (Parque Patricios).

6) Cabe mencionar ahora a dos sectores urbanos de gran trascendencia que, a partir de su condición de «ciudades autónomas» hasta mediados del siglo pasado, llegaron a integrarse en el continuo urbano de la ciudad, reteniendo una jerarquía relativa muy alta. Se trata de los barrios de Belgrano y Flores, sobre los radiales norte y oeste, respectivamente. De hecho, ambas áreas constituyen sectores centrales de muy alta jerarquía, de orden inmediatamente subsiguiente a la de máximo nivel de centralidad, aunque superan a ésta en la calidad de desempeño de activida-

des comerciales de bienes personales y familiares. Por lo demás, estas áreas contienen volúmenes muy significativos de vivienda colectiva con equipamientos complementarios, y vivienda unifamiliar hacia sus bordes.

7) Avanzando en los rumbos norte, oeste y sur se desarrollan sectores en los que predomina ampliamente la residencia unifamiliar (Núñez, Saavedra, Villa del Parque, Villa Devoto, Villa Luro, Villa Lugano), con una rápida degradación cualitativa al aproximarse al Riachuelo, hacia el sudoeste.

8) Por fin, merecen mención particular, por sus fuertes implicaciones funcionales y ambientales, los sectores de Chacarita (casi baricéntrico en la ciudad) y del Parque Almirante Brown, en su sector sudoeste. En el primer caso, en función de la presencia del área de cementerios que, merced a su gran tamaño, se constituye en un ruptor de la red circulatoria, y además, en función de la generación de una zona de repulsión en su entorno, en la formación de un área de producción y servicios pesados y molestos. La segunda, en función de lo significativo de su tamaño (alrededor de 14 km<sup>2</sup>) y de su condición de área vacante. La misma ha sido sometida a un proceso de saneamiento hidráulico, y ha comenzado la concreción de fuertes concentraciones de vivienda popular y equipamientos de esparcimiento con área de captación muy extensa.

Otro conjunto de rasgos significativos de la ciudad y su administración son los siguientes:

Como quedó señalado, la estructura circulatoria vial responde a una matriz radiocéntrica, que se extiende al ámbito del conurbano con absoluta continuidad. Los componentes anuales tienen una densidad y claridad de trazado progresivamente decreciente a medida que se alejan del sector central; la carencia límite es la constituida por la falta de conexión jerárquica entre los centros de Belgrano y Flores. La estructura general de la trama circulatoria responde a la pauta de una avenida mayor cada cuatro calles, en los dos sentidos.

Las terminales ferroviarias de pasajeros del área, seis en total, reconocen cuatro localizaciones urbanas distintas; tres de ellas se encuentran concentradas en el sector de Retiro, próxima al Área Central, y atienden al sector urbano noroeste; las restantes son de carácter individual, de localización menos central, y atienden a los rumbos sur, oeste y noroeste de la metrópolis, respectivamente. La mayor proporción de los trazados ferroviarios se verifica a nivel del terreno, de lo que resultan muy serios conflictos en su relación con la trama vial.

Existen en funcionamiento cinco líneas de subterráneos. Todas acceden al Área Central, y tienen modos de vinculación recíproca, aunque en ningún caso de carácter genérico; en tres de las circunstancias, además, se verifican articulaciones con sendas terminales ferroviarias.

El amanzanamiento dominante vigente en la ciudad responde al tipo de bloque de 120 x 120

metros. El parcelamiento absolutamente dominante es de 8,66 m (10 varas) de ancho, por una profundidad variable, máxima en el centro de la cuadra.

Respecto de la naturaleza de la estructura urbana a uno y otro lado de los deslindes entre la ciudad de Buenos Aires y la conurbación en ámbito provincial, se verifican, en general, identidades casi textuales.

Desde el punto de vista de la evolución del rol económico que la ciudad ha desempeñado, puede postularse que en todos los períodos de su desarrollo han tenido gravitación tanto las actividades industriales como el complejo de actividades terciarias. Ello se evidencia al considerar que, en 1960, la cantidad de suelo dedicado a industria alcanzaba los 14 km<sup>2</sup>, en tanto que aquel destinado a oficinas y equipamientos era de 10 km<sup>2</sup>. En períodos más recientes, el sector terciario es el que más ha crecido en términos relativos entre las actividades no residenciales.

La estructura interna del gobierno municipal responde a lo que rige genéricamente en el orden nacional, es decir, una diferenciación en tres órbitas administrativas, a saber: 1) el Departamento Ejecutivo, cuyo titular es el Intendente Municipal, designado directamente por el Presidente de la Nación, e integrado, además, por las Secretarías Municipales, cuyos titulares son designados por el Intendente Municipal. El número de Secretarías es variable, pero generalmente oscila entre cuatro y seis. Cada Secretaría atiende un particular ámbito temático, y no existe otra instancia formal de articulación general que la constituida por las reuniones de gabinete; 2) el Honorable Concejo Deliberante, integrado por concejales electos por la población de la Capital, con representación de mayorías y minorías. Los concejales que integran el cuerpo responden a una inscripción político-partidaria, sin relación explícita respecto de jurisdicciones geográficas particulares de la ciudad. Cada concejal es miembro activo de alguna de las múltiples comisiones temáticas de que está constituido el cuerpo. Recientemente en 1988, fue creada una comisión de atención directa con la temática que nos ocupa, que se denominó de Medio Ambiente, Ecología y Planeamiento Urbano. Es habitual que las diversas comisiones dispongan de grupos técnicos asesores. A partir de 1983, surgió un nuevo estamento en la administración municipal de Buenos Aires, se trata del de Consejeros Vecinales, con referencia territorial particular a alguna de las jurisdicciones en que se ha dividido la ciudad a esos efectos. Reconoce una dependencia directa del Honorable Concejo Deliberante, y la asignación de funciones no reconoce especificidad temática en su definición. Aunque, como queda dicho, el HCD es un órgano electivo directo, reconoce dependencia respecto del Parlamento Nacional; 3) el Tribunal de Faltas constituye el poder judicial de la órbita municipal. Cada uno de los sectores Ejecutivo y Deliberativo del gobierno municipal, tienen la potestad de desarrollar proyectos y propuestas destinadas a

convertirse en decisiones de gobierno. Cuando la iniciativa pertenece al Ejecutivo, debe ser aprobada por el Deliberante; cuando, en cambio, una decisión se origina en el seno de este último, está sometida a la posibilidad de que el Ejecutivo ejercite su derecho a veto.

Las actividades referidas a planificación urbana tienen una larga evolución en la ciudad. A partir de la creación, en 1925, de la «Comisión de Estética Edilicia», se ha verificado una continuidad de trabajo en la materia. En instancias más recientes debe mencionarse a la Oficina del Plan Regulador de Buenos Aires, que actuó en el período 1957-65, y fue convertida, después en Dirección General. A partir de 1972, el organismo responsable es el Consejo de Planificación Urbana. La inscripción administrativa de los diversos organismos de planificación, ha respondido en el tiempo a dos modalidades alternativas: lo más frecuente ha sido su dependencia de la Secretaría de Obras Públicas; en algunas oportunidades, en cambio, lo ha hecho bajo la supervisión directa del Intendente Municipal; durante estos períodos se verificaron en general mejores niveles de ejecutividad.

Iniciaremos la consideración de las acciones locales más trascendentes en el campo de la planificación urbana posteriores al año 1955 con una caracterización del sistema normativo vigente en esa época.

Toda la regulación de carácter urbano y edilicio de la ciudad estaba concentrada en el denominado Código de Edificación. El mismo, fue promulgado en 1944 y tuvo vigencia hasta 1977. En función de su largo horizonte de utilización, la fuerte actividad constructora del período, la sanción de la Ley de la Propiedad Horizontal (que no es otra cosa que la factibilidad de ejercer el codominio sobre el suelo y algunos componentes edilicios) y la tecnología de alta durabilidad según la que se construyó, su impacto sobre la ciudad hoy vigente ha sido enorme. Sus características más salientes eran las siguientes: a) una primera particularidad normativa fue la de que no identificó distritos de uso del suelo de naturaleza sintética, sino que cada sector urbano resultó caracterizado según tres parámetros, referidos respectivamente a actividad, altura máxima edificable e intensidad de ocupación del suelo; las combinatorias posibles eran muchas; b) desde el punto de vista de la regulación de localización de actividades permitió, de manera generalizada, la convivencia cercana de casi todos los tipos de uso del suelo. Si bien, desde el punto de vista de la denominación básica asignada a los distritos, reconocía un carácter dominante (residencial, industrial, etc.), ello tuvo poco que ver con lo que en realidad se hizo factible y se concretó; c) desde el punto de vista de las intensidades edilicias, no las regulaba como tales, sino solamente a través de la definición de siluetas máximas factibles. No debe creerse que ello sucedía primordialmente en función de valorar e intentar incitar a la consolidación de bloques de manzana continuos, ya que al mismo tiempo per-



FIG. 4. Plan Director, 1962. Municipalidad de Buenos Aires.

mitía la materialización de edificios de perímetro libre según términos tales que significaban una fractura volumétrica significativa de aquéllos, gracias a la mucho mayor altura permitida. En todos los casos, las alturas permitidas estaban en relación directa con los anchos de las calles frentistas. El factor de intensidad media implícita permitida a nivel global urbano, era de alrededor de cinco, con variaciones en los diversos ámbitos urbanos. La oferta edilicia así hecha factible, superaba de manera notoria las demandas reales vigentes; como consecuencia, fueron pocos los sectores urbanos consolidados según intensidades indiscriminadas, y muchos, en cambio, los que se vieron comprometidos con rupturas puntuales de tejido de pésimas características, al aparecer generalizadamente muros laterales ciegos de gran tamaño; d) en cuanto a intensidades de ocupación, tampoco existían umbrales máximos definidos como tales; para parcelas profundas se exigía un fondo no edificado, definido de modo tal que en el bloque de la manzana aparecía un plano quebrado de contrafachadas, con fondos de mayor dimensión en coincidencia con los lotes mayores de mitad de cuadra. Resultaron permitidos los «patios de iluminación y ventilación», a los que podían asomarse aún todos los locales principales de unidades residenciales. Dichos patios, permitidos por un

lado de 3 m y área mínima de 12 m<sup>2</sup>, suelen tener alturas del orden de ocho niveles, con lo que es evidente que no cumplen su cometido manifiesto, y significan pésimas condiciones de calidad ambiental y privacidad; e) otra de las consecuencias perversas que tuvo este sistema normativo tan indeseablemente permisivo de uso del suelo, fue el de incentivar fuertemente la segregación residencial de los diversos sectores sociales, a través de la notoria elevación relativa de los valores del suelo de los sectores más selectivos del hábitat, que tendía a garantizar a los más pudientes mejores condiciones funcionales y ambientales en ámbitos segregados. En síntesis: puede postularse que el Código de Edificación no constituía la instancia normativa de un proceso de planificación urbana socialmente consensuada, sino la concreción de un conjunto de instrumentos útiles esencialmente al sector de intereses inmobiliarios, en cuyo marco solamente grupos socialmente minoritarios, en función de su poder económico, pudieron acceder a sectores de hábitat de características aceptables.

Desde el punto de vista de la promoción de articulaciones institucionales entre los diversos órganos atinentes de la administración, con vistas a la promoción de las obras de infraestructura y equipamiento necesarias, el vacío fue notorio, y las consecuencias, temibles.

Durante el período 1957-65, se desempeña en el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad de Buenos Aires la Oficina del Plan Regulador, en dependencia directa del Intendente Municipal. Por primera vez, se realiza un análisis profundo de la realidad metropolitana según una visión multidisciplinaria, se formula un Esquema Estructural a esa escala y un Plan Director para la ciudad, que resultó aprobado en 1962. Sus contenidos esenciales fueron:

a) En la escala regional: la recomendación de un esquema de descentralización urbana polarizada sobre una red de ciudades pequeñas existentes en el entorno; la transformación del esquema radioconcéntrico en uno de carácter lineal, enfatizando las directrices norte-sur y la jerarquización de dos componentes viales anulares, así como la concreción de un sistema ferroviario del mismo carácter; la promoción de órganos de articulación de las diversas instancias de gobierno con incumbencias en el Área.

b) En la escala urbana (ver fig. 4): el esquema elaborado se refiere prevalentemente a los aspectos físicos de la realidad urbana; definió, en ese sentido, una estructura funcional global, fuertemente vinculada a las pautas históricas de configuración, tendente a garantizar la factibilidad de localización según pautas coherentes de un universo extenso de actividades, en consonancia con el rol que la ciudad desempeña en el país y la región; definió una red jerarquizada de lugares centrales, áreas de servicio, espacios productivos y de esparcimiento, e identificó las intensidades residenciales de cada uno de los sectores urbanos, calibrando la oferta total factible en el rubro a la escala de la demanda de la población residente en su jurisdicción; identificó una red circulatoria clasificada, que incluía autopistas urbanas, claramente vinculada al sistema de tránsitos regionales; incorporó un sistema ampliado de transporte subterráneo por riel, netamente vinculado al sistema de actividades localizadas; se pronunció respecto de las pautas de localización de los grandes equipamientos locales de carácter regional (puerto, aeropuerto, campus universitario, complejo judicial, mercado de abastos de alimentos, matadero, etc.); propuso las pautas de incorporación al sistema de actividades urbanas, de la última gran reserva de 1.400 ha baldías en el sector sur, y la creación de una expansión territorial sobre el río frente al área central de mayor jerarquía con destino a esparcimiento; inició el diagnóstico de la dimensión ambiental de la problemática urbana.

En el período posterior a 1965, ya instalada la Organización del Plan Regulador como organismo estable de la administración municipal, comienzan las tareas orientadas a la producción de un esquema normativo congruente con el Plan Director de 1962. Se adopta la decisión de diferenciar la normativa de carácter físico según dos vertientes, referida una a aspectos territoriales y de volumetría edilicia y otra a la dimensión edilicia interna (aspectos de funcionalidad, dimensio-

nales y de carácter técnico). Así, entonces, se producen los denominados Códigos de Planeamiento y Código de la Edificación, que conserva su nombre anterior. En cuanto al contenido de los estudios orientados a la formulación del primero, tienen lugar procesos analíticos referidos a la clasificación de actividades con vistas a la formulación del nomenclátor de rubros emitidos; los criterios de asociación de las mismas, con vistas a la identificación de tipos de zonas de actividad; la definición de umbrales máximos de intensidades edificatorias para cada actividad en cada tipo de zona; la identificación de las pautas morfológicas de las futuras concreciones edilicias.

Una primera versión de Código de Planeamiento data del año 1973, nunca aprobada. En ese sentido, además de las tensiones políticas de carácter global del período (fue el año del más reciente golpe militar «exitoso»), se exteriorizaban los intereses corporativos vinculados al sector edilicio, que tuvieron como órgano expresivo por excelencia a la Cámara Argentina de la Construcción. Solamente a nivel de ejemplo, cabe recordar que los índices de intensidad edificatoria se veían reducidos según factores medios del orden de 1/3, que en casos alcanzaban picos del orden de 1/5.

Finalmente, en 1977, se puso en vigencia un Código de Planeamiento que, aunque de menor precisión y riqueza normativa que los de la versión anterior, constituyó el referente local y nacional en la materia. A lo largo de los años transcurridos, se fueron introduciendo a este cuerpo normativo múltiples modificaciones, siempre para hacerlo más permisivo. En noviembre de 1989, se han aprobado nuevas variaciones, esta vez de carácter más genérico. Sobre ellas se comentará más abajo.

Su estructura temática y contenidos esenciales responden al siguiente perfil:

#### **a) Normas administrativas**

Cabe enfatizar en este campo una innovación introducida respecto de la modalidad administrativa anterior, consistente en que, ante la decisión de un propietario de suelo de desencadenar cualquier tipo de modificación del uso del suelo (parcelamiento o englobamiento del suelo, demolición, construcción, modificación, etc.), notifica mediante un formulario específico, suscrito por él mismo y por un profesional registrado, asegurando la cumplimentación de las normas atinentes, y el Municipio REGISTRA, a diferencia del anterior APRUEBA, con lo que la acción queda, inicial y tentativamente, legitimada.

#### **b) Aperturas de vías públicas y parcelamiento**

Cabe señalar la obligación de ceder gratuitamente a la municipalidad, la superficie de las

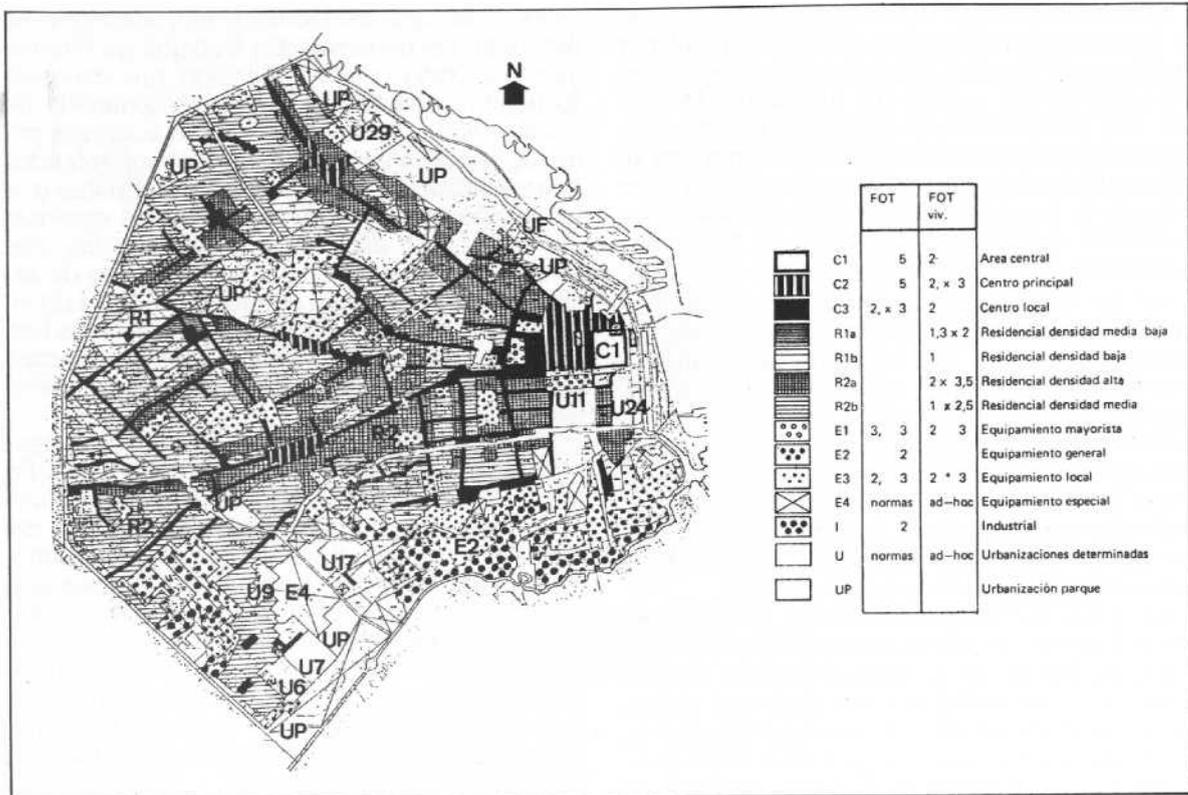


FIG. 5. Usos del suelo. Código de Planeamiento, versión 1984.

nuevas vías públicas que resulten necesarias, derivadas de garantizar la condición de frentistas a calle vehicular de todas las parcelas. Desde el punto de vista de las condiciones de las nuevas unidades parcelarias, se exige un metraje mínimo de 900 m<sup>2</sup>, y regulativos de forma y relación de lados orientados a garantizar mejores condiciones edilicias y urbanas a las construcciones, así como mayor economicidad a las infraestructuras. Por fin, a efectos de estimular el reenglobamiento parcelario, quedó establecido el otorgamiento de un premio del 20 por 100 en intensidad edificatoria respecto del máximo vigente en el distrito.

### c) Normas generales sobre el tejido urbano

Han sido múltiples las nuevas figuras normativas de carácter morfológico introducidas a través de esta codificación. Un primer subconjunto se refiere al establecimiento de planos verticales virtuales, vigentes tanto al frente como al interior de las manzanas; estos últimos son de un doble carácter, la Línea de Frente Interno y la Línea Interna de Basamento. Ambas están orientadas a constituir planos unívocos para la inscripción de las contrafachadas de diversos componentes edilicios, de menor o mayor avance respecto de la línea de frente, en función de las características ambientales de los distritos. En cuanto a la conformación de volúmenes edilicios, se los diferencia en aquellos apoyados en líneas divisorias laterales y de perímetro libre.

El segundo subconjunto normativo consiste de un conjunto de parámetros que regulan a ambos tipos edilicios, aunque según distintos niveles cuantitativos, más permisivos para el caso del tipo de perímetro libre. El criterio general es el establecimiento de relaciones altura/despeje respecto del eje de calle, deslindes laterales y de fondo, así como entre Líneas de Frente Interno opuestas de manzana. Los valores de esas relaciones varían con los niveles de calidad ambientales deseados en cada tipo de distrito.

Por fin, se valoran los retiros de frente y las plantas bajas libres; en ambos casos se asignan, asimismo, premios en intensidades edificatorias.

Desaparece la factibilidad de iluminar y ventilar locales principales a patios.

### d) Zonificación en distritos

Todo el territorio de la ciudad ha resultado diferenciado según una tipología de distritos de uso del suelo que derivan su denominación básica del carácter en su función prevalente. Así, existen los de tipo R (residenciales), C (centrales), E (de equipamiento), I (industriales), P (portuarios), U (de urbanizaciones determinadas), AE (de arquitectura especial), RU (de renovación urbana), UF (de urbanización futura) y UP (de urbanización parque). Todos son mutuamente excluyentes, salvo el AE, que constituye una sobredefinición particular respecto de cualquier otro tipo. (Ver fig. 5.)

Desde el punto de vista de las actividades que se permiten localizar en cada tipo de distrito, puede decirse que en ningún caso se restringe a una única; lo característico es que queden definidas particulares asociaciones, tanto en función de su complementariedad funcional como de su compatibilidad ambiental. Cada tipo básico de distrito se diferencia en un número de subtipos.

El sistema de regulación de localización de actividades se concreta en un cuadro de doble entrada, en el que respecto de cada actividad prevista se indican las cuantías máximas factibles en cada tipo de distrito. El mismo cuadro contiene prescripciones morfológicas (intensidad de ocupación máxima) y de demanda de espacios complementarios para carga y descarga y estacionamiento vehicular. Respecto de las actividades industriales y los depósitos de mercaderías, existe una muy intensa diferenciación de rubros e intensidades, a la que se asigna una caracterización según grados de molestias y peligros, conducente a la definición, también en este caso, de criterios de localización.

#### **e) Normas generales sobre usos del suelo urbano**

Para el caso de los «distritos de carácter genérico» (R, C, E e I), a diferencia de lo que sucede con aquellos de urbanizaciones determinadas (U), la codificación estipula cuantitativamente para cada uno de sus subtipos los parámetros morfológicos para ambos tipos edilicios, así como las intensidades edificatorias máximas; asimismo, diferenciadas según el tipo al que pertenezcan; también en este caso, se adjudican valores más permisivos a las construcciones de perímetro libre. Cabe señalar, particularmente, la mayor valoración adjudicada a la edificación «esbelta», de intensidades de ocupación parcelaria restringidas, a las que se premia, nuevamente, con mayores potencialidades de intensidad edificatoria.

En cuanto a las intensidades edificatorias permitidas, aparece por primera vez en el país, la utilización de un índice que las regule taxativamente. Los valores asignados a cada subtipo de distrito, surgen de un análisis de la potencialidad edificatoria máxima calculada a nivel global urbano, considerando horizontes de población y actividad del tipo de las vigentes al momento de la definición, que significaban una reducción respecto de los valores (implícitos) vigentes anteriormente. Debe señalarse como circunstancia de difícil explicación, la enorme resiliencia que ha demostrado tener el mercado de suelo urbano para conservar los valores de las anteriores circunstancias. Cabe señalar, particularmente que el conjunto de rasgos de uso del suelo establecidos en la normativa responde a la condición de cumplimentación simultánea de cada uno y todos los mismos, lo que en determinadas circunstancias puede significar la imposibilidad

de goce de algunos de los valores establecidos como máximos para algunos de los parámetros normativos. Así, por ejemplo, la cumplimentación de restricciones referidas a perfiles volumétricos, puede implicar la inviabilidad de construir la totalidad de la intensidad edificatoria asignada.

La aplicación de este conjunto de directivas locacionales y de conformación edilicia sobre un territorio urbano consolidado y fuertemente heterogéneo, ha significado la calificación de muchas actividades y volúmenes ya implantados como «no conformes». En ese sentido, la normativa responde al criterio de no permitir ampliaciones ni mejoras de los mismos, y abre la posibilidad de que la administración avance en el sentido de exigir adecuaciones a la nueva normativa vigente, cuando razones de mejora urbana imprescindibles lo hagan necesario. No resulta explícita la mecánica económica de tal circunstancia, ya que no se trataría de expropiaciones, en tanto determinados propietarios se verían forzados a incurrir en derogaciones orientadas a generar beneficios públicos.

#### **f) Sistema vial**

Resulta definido un sistema circulatorio diferenciado en tres jerarquías viales, y asignadas a cada una de las mismas las condiciones de su utilización. A efectos de hacer factible en el futuro la ampliación de los componentes primarios y secundarios de la red, que son numerosos, se establece la obligatoriedad de retiro de la línea de la edificación de frente de las nuevas construcciones, concediendo en ese sentido paliativos en cuanto a los requerimientos de carácter morfológico, pero no indemnización pecuniaria.

Debe señalarse que en función del particular *status* jurídico de la Capital Federal, su administración no goza, en este campo, de dos incumbencias fundamentales, a saber: *a)* la fijación de recorridos de transporte público, aunque sí de sus sitios de detención; *b)* el poder de policía de las condiciones de uso de las vías públicas. Esta doble carencia se ha demostrado sumamente trascendente.

#### **g) Condiciones ambientales**

La vigencia de este capítulo desapareció con la sanción, en 1983, del Código de Prevención de la Contaminación Ambiental, un cuerpo normativo autónomo vigente en la jurisdicción.

#### **h) Renovación urbana**

Este sector no se refiere al enunciado de condiciones generales para la renovación de sectores urbanos, sino a la definición de modalidades de uso del suelo, ya sea en parcelas importantes unívocas, como, lo que predomina, en el en-

torno de las autopistas que llegaron a materializarse.

Respecto de las condiciones de sanción de la normativa, así como de sus consecuencias, pueden proponerse los siguientes elementos:

— la ordenanza aprobatoria data del año 1977, período de gestión del más reciente gobierno militar, en el apogeo de sus actitudes y poder autocráticos;

— puede pensarse que quienes tomaron esa decisión no fueron del todo conscientes de sus implicaciones, ya que a lo largo del resto de su período de gestión, adoptaron una gran cantidad de resoluciones generales o particulares contradictorias con los objetivos que la normativa concretaba; la mayor parte, se refirió a los aspectos de intensidades edificatorias y localización de actividades. En los casos en que no se produjo modificación normativa, se concedían resoluciones puntuales de excepción;

— durante los primeros años posteriores a su puesta en vigencia, no hubo razones genéricas para que las corporaciones de intereses inmobiliarios ejerciesen presiones intensas para derogar o modificarlo, ya que se hizo factible, por una parte, la presentación anticipada de pedidos de permisos de obras nuevas de acuerdo a la normativa anterior, lo que sucedió masivamente, y por otra, porque estuvo en vigencia en ese período un régimen de desgravación impositiva de construcciones destinadas a viviendas de locación, que asignó así a la actividad un incremento muy significativo en su nivel de rentabilidad;

— poco tiempo después, durante el mismo régimen político, fue adoptada una política claramente contradictoria con uno de los criterios fundantes de la codificación que comentamos, al estimular fuertemente la concreción de estacionamientos vehiculares en áreas centrales, haciendo así énfasis en ese medio privado de transporte, aun en condiciones de saturación vehicular endémica;

— en sentido contrario, debe valorarse la implementación de otra normativa particular promulgada en el período, referida a la cesación de la incineración domiciliar de basuras, y a la concreción de rellenos sanitarios de suelo en escala metropolitana, con invalorable ventajas en cuanto a calidad ambiental y creación de ámbitos de esparcimiento regional;

— reviven en el período políticas nacionales de desconcentración productiva en la escala nacional; uno de los instrumentos utilizado consistió en la prohibición de toda nueva radicación productiva en la Capital, excluidas solamente las industrias de servicios y las destinadas al abastecimiento local.

El año 1983 marca el retorno a modalidades democráticas de gobierno. Vuelve a funcionar el Concejo Deliberante. Los grupos de participación vecinalista intensifican su acción en la escala de sus ámbitos de residencia, casi siempre con ésa como temática prioritaria. La crisis eco-

nómica creciente otorga alta significación a la temática del sistema productivo. El sector inmobiliario ve decrecer paulatinamente su nivel de actividad, y lo explica, falazmente, como resultado de una normativa de uso del suelo que nada permite.

El Consejo de Planificación Urbana se ha visto reducido en todas las dimensiones de su accionar. La mayor proporción relativa de sus recursos humanos está afectada a la atención de trámites de rutina. Los trabajos de referencia informativa están detenidos, y los de actualización normativa responden prevalentemente a la postura del tratamiento de sectores urbanos en términos particulares: a ello responde la existencia de veintinueve distritos de Urbanización Determinada y dieciséis de Arquitectura Especial. Al mismo tiempo, se consideran alternativas diversas de modificación del Código de Planeamiento Urbano. Un conjunto de rasgos comunes tratados en el período abarca los siguientes aspectos: elevación de las intensidades edificatorias permitidas; liberalización de los criterios de localización de actividades; simplificación de las opciones de configuración morfológica, en función de una generalizada valoración negativa del tipo edificatorio de perímetro libre. Es paradigmática, en ese sentido, la visión de quienes tuvieron a su cargo en parte de ese período la gestión pública del área (Baudizzone *et. al.*, 1988; *20 ideas para Buenos Aires*, 1988). Probablemente, sea correcto caracterizar esa postura según los siguientes rasgos:

— contradicción estructural entre los términos de reconocimiento y explicación de la realidad urbana histórica, de naturaleza multidisciplinaria, y las pautas propuestas para aportar a la resolución de su evolución, limitadas a aspectos «urbano-arquitectónicos» (¿físicos?);

— establecimiento de un tipo de nexo biunívoco, suficiente, entre fenómeno arquitectónico y fenómeno urbano;

— mitificación de la idea-acción, en el sentido de considerar que la carencia de «acciones urbanas» (edilicias) es consecuencia de la falta de ideas «urbano-arquitectónicas».

Durante el año 1987, se verificó un cambio en la asignación de responsabilidades en el área de planificación urbana municipal. La posición de aquel equipo directivo puede caracterizarse según los siguientes rasgos:

— adscripción a un encuadre sistémico respecto de la interpretación de intervención sobre la realidad, de naturaleza temática, geográfica y temporal;

— reconocimiento de un conjunto de cuatro escalas pertinentes para la interpretación e intervención sobre la realidad urbana, a saber: metropolitana, global urbana de la Ciudad de Buenos Aires, de sector urbano y puntual;

— propuesta de una fuerte articulación entre el nivel político de la Ciudad y los de las diversas jurisdicciones participantes de la realidad metropolitana;

— deseo de una profunda vinculación entre los estamentos políticos y técnicos, por una parte, y comunitarios y técnicos, por la otra;

— alta valoración de la participación en el proceso de planteamiento de diversos tipos de entidades sociales, representativas de intereses de carácter tanto geográfico como temático, según diversos niveles de agregación;

— necesidad de que en el desarrollo de la tarea técnica se identifiquen alternativas interpretativas y propositivas, y se expliciten, respecto de cada una de las últimas, sus costes y beneficios relativos, así como sus consecuencias previsibles.

A efectos de hacer factible una operatoria coherente con las posturas enunciadas, se verificó una modificación de la estructura funcional del Consejo de Planificación Urbana, según las siguientes características:

— formación de dos grandes unidades operativas, denominadas respectivamente de Escalas Metropolitana y Urbana, y de Areas Geográficas y Sectores Temáticos;

— división de la primera en una unidad de Escala Metropolitana (constituida por los sectores de Ambiente y Estructura Física Metropolitana, Estructura Socioeconómica e Institucional, Infraestructura y Transporte, y Grandes Equipamientos Regionales), y en otra de Escala Urbana (constituida por los sectores de Medio Natural, Uso del Suelo, Social, Económico, Jurídico-Institucional, Infraestructura, Transporte, Calidad Ambiental y Morfología Urbana);

— la segunda gran unidad operativa mencionada, reconoció una subdivisión en un sector orientado a la consideración de sectores urbanos, que incluía un área de catálogo de sitios y edificios, y en otro cuyo cometido se refería a cuestiones puntuales de interpretación y codificación.

En un marco de carencias económicas y rigideces administrativas, se intentó la cobertura de cada uno de los roles definidos por parte de es-

pecialistas con formación en planificación, lo que se demostró sólo parcialmente posible.

El cometido productivo asignado al área de Escalas Metropolitana y Urbana fue el de formulación de diagnósticos descriptivos y prospectivos, y la elaboración de pautas estructurales urbanas alternativas, conducentes a una nueva eventual codificación. Una proporción significativa del esfuerzo desarrollado, consistió en la identificación de objetivos alternativos, y a su valoración y justificación; los mismos respondieron a las características de ser diferenciados temáticamente, considerar particularmente la naturaleza de la relación ciudad/metrópolis, e incluir aspectos referidos tanto a estructura física como a modalidades gestionarias urbanas. El material elaborado quedó formalizado en *Bases para la Participación Pública en la Planificación Territorial de Buenos Aires*, 1989, con el objeto de invitar al universo de actores pertinentes a pronunciarse al respecto, y orientar así el accionar futuro.

El final abrupto, en julio de 1989, del primer ciclo democrático de la década, significó una total interrupción del esfuerzo emprendido. En cambio, en noviembre de ese año el gobierno municipal aprobó un largo conjunto de modificaciones al Código de Planteamiento Urbano. Coherentes con el encuadramiento neoconservador vigente en las administraciones nacional y municipal, las mismas son clara expresión de la concesión a reivindicaciones sectoriales de dos fuertes sectores corporativos, que responden a intereses mobiliarios e industriales, respectivamente. En lo esencial, dichas modificaciones se concretan en una elevación sustantiva de las intensidades edificatorias, confirmando el criterio vigente, a mi juicio inconveniente, de maximizarlas en relación directa al ancho de la calle frentista y en una mucho menor selectividad en la localización de actividades. Los patios de iluminación y ventilación han vuelto a ser factibles, aunque de manera menos generalizada.

## BIBLIOGRAFIA

AUTORES VARIOS (1988): *20 ideas para Buenos Aires*, 1.ª edición, Comunidad de Madrid/Municipalidad de Buenos Aires, Madrid.

— (1989): *Bases para la participación pública en la planificación territorial de Buenos Aires*, 1.ª edición, Ed. Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires.

BAUDIZZONE, ERBIN, LESTARD, VARAS, SCHLAEN, CU-NEO (1985): *Buenos Aires: una estrategia urbana alternativa*, 1.ª edición, Ed. Fundación Plural, Buenos Aires.

INDEC (1980): *Censo Nacional de Población y Viviendas*, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, Buenos Aires.

SUAREZ, Odilia E. (1986): *Planes y Códigos para Buenos Aires, 1925/85*, 1.ª edición, Serie Ediciones Previas, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.