

Comunicación La Plata-Buenos Aires. La construcción del camino pavimentado entre 1907 y 1916.

Cedro, Juliana.

Cita:

Cedro, Juliana (2017). *Comunicación La Plata-Buenos Aires. La construcción del camino pavimentado entre 1907 y 1916. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-019/510>

Mesa 94: Política y cultura en la Argentina de entreguerras.

Comunicación La Plata – Buenos Aires. La construcción del camino pavimentado entre 1907 y 1916.

Juliana Cedro (UNAJ)

Para publicar en actas.

Este trabajo forma parte del proyecto de investigación “*Las industrias culturales de entre guerras en la región Metropolitana. Diálogos, tensiones y críticas en el nacimiento de un mercado cultural masivo*” y su objetivo principal es reconstruir el contexto del proyecto y realización de la obra del camino pavimentado La Plata – Avellaneda, inaugurado en 1916. Se trata de una obra que, por su magnitud y costo, generó conflictos entre los vecinos cuyas propiedades fueron afectadas por el proyecto y el estado provincial, pero además, conflictos entre el estado provincial y los gobiernos municipales en torno a los derechos sobre el cobro de tasas e impuestos que nos interesa también analizar. Creemos que este camino se constituyó como una obra vertebral en el desarrollo urbano de la zona rural entre las ciudades de La Plata y Buenos Aires facilitando, no solo la comunicación y el tránsito sino también, la circulación de bienes y el acceso a servicios vinculados a las nuevas ciudades modernas como electricidad o teléfono.

En 1880 la ciudad de Buenos Aires deja de cumplir el rol de ciudad capital de la provincia para ser sólo capital de la Nación. La provincia pierde su ciudad capital y debe decidir cual será la nueva sede de su propia administración. Es entonces cuando Dardo Rocha, gobernador de la provincia entre 1881 y 1884, encabeza una comisión especial cuya misión es buscar el lugar indicado para emplazar la nueva capital. Era urgente terminar con la tensión generada por la convivencia de los poderes provinciales y nacionales en la ciudad de Buenos Aires. En sus palabras de asunción Dardo Rocha adelantaba:

*"Una vez designado el punto en que ha de establecerse la nueva capital debemos esperar que en breve tiempo levantemos una ciudad populosa y floreciente que, para las necesidades administrativas y políticas reemplace en cuanto es posible la antigua capital"*¹

¹ Dardo Rocha, Mensaje a la Asamblea Legislativa, 1 de Mayo de 1881. Cit. En Alberto S. J. de Paula *La ciudad de La Plata, sus tierras y su arquitectura*, Buenos Aires, Banco Provincia de Buenos Aires, 1987, p. 56

Los requisitos para elegir el nuevo lugar incluían la posibilidad de comunicación con el exterior, con otras capitales provinciales y, sobre todo, con la capital nacional. Sin embargo las localidades contiguas a la ciudad de Buenos Aires fueron descartadas. Se entendía que la expansión lógica de las ciudades crearían un conflicto entre ambas², pero además, la proximidad con la capital nacional, que era también la capital cultural del país, podía opacar a la nueva ciudad.

El partido de Ensenada, que poseía un puerto natural que facilitaba el comercio de la provincia con el exterior³ y su conexión con la ciudad de Buenos Aires estaba asegurada por el ferrocarril Buenos Aires – Ensenada que había sido inaugurado en 1872⁴, fue el lugar elegido. El 14 de marzo de 1882 Ensenada fue nombrada capital provisoria de la provincia de Buenos Aires. La capital definitiva sería una ciudad edificada especialmente para este fin en un terreno elevado a 10 km de la ciudad costera a la que bautizaron con el nombre del río que baña su costa: La Plata.

Varios autores han escrito sobre la particularidad de una ciudad diseñada específicamente para ser la capital de la provincia⁵, en un proceso marcado por la racionalidad cartesiana del proyecto y por la velocidad con la que se impulsaron las obras. Es conocida por la cuadrícula perfecta de sus calles, con bosques y plazas ubicadas estratégicamente según el discurso higienista urbano de la época. Esta característica hace de La Plata una ciudad que nace moderna, sin historia y marca algunas características particulares. Baja tasa de población, pero alta tasa de masculinidad debido a la abundancia de trabajos de construcción. Una gran homogeneidad en el espacio urbano en el que no destacaban residencias lujosas ni barriadas obreras, que se formarían luego con el transcurrir de su historia. Sin embargo y a pesar de ser la primer ciudad iluminada con luz eléctrica, de haber estado diseñada teniendo en cuenta los

² De hecho, el primer ensanche de la ciudad de Buenos Aires es de 1887, pocos años después de que el partido de Ensenada fuese declarada capital provisoria de la provincia de Buenos Aires. La Legislatura de la provincia de Buenos Aires cedió a la Nación para el ensanche de Capital Federal los partidos de San José de Flores y Belgrano a condición de no perder representación en el Congreso y que la Nación se hiciese cargo de las deudas de estos municipios.

³ El puerto de La Plata fue el primer puerto Argentino en el Rio de la Plata. Su construcción termina en 1890 y el 1904, debido a la dificultad de mantener el puerto en años en que la disminución de las exportaciones se hacen evidentes, el puerto pasa a administración nacional mediante venta autorizada por la ley 2869.

⁴ Desde la colonia y hasta la inauguración del ferrocarril, el camino Real del Sur (Camino a Magdalena) constituía la vía de comunicación entre esta zona y la ciudad de Buenos Aires.

⁵ Sobre la planificación y destino de la ciudad: Losano, G; La Plata: de la ciudad apreciada a la ciudad ignorada. Geograficando, 2(2). 2006. y Vallejo, G; Escenarios de la cultura científica argentina: ciudad y universidad (1882-1955) Editorial CSIC. Madrid. También se analiza la particularidad de una ciudad sin historia en Vallejo, G; La Plata. Figuras culturales de lo nuevo en la ciudad del bosque en: Gorelik y Peixoto (comp.) Ciudades sudamericanas como arenas culturales. Siglo XXI Editores. Buenos Aires. 2016.

principios más modernos del urbanismo y el higienismo, a pesar de las instituciones científicas que la caracterizan, La Plata es una ciudad que en su condición de ciudad nueva, no tiene conexiones con el resto de la provincia. No se encuentra dentro de los circuitos de comunicación terrestre e integrarla será uno de los mayores desafíos.

La necesidad de facilitar la comunicación entre la nueva ciudad capital y el resto de la provincia, sobre todo con la ciudad de Buenos Aires, hace que durante los primeros años del siglo XX el Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires diera gran importancia a la construcción de puentes y caminos que agilizarían la comunicación terrestre entre la nueva capital y la ciudad de Buenos Aires⁶. En este marco se crea, en 1910, la Dirección General de Caminos de la provincia de Buenos Aires dependiente del Ministerio de Obras Públicas.

El objeto de este trabajo es el área geográfica entre ambas ciudades capitales. Un territorio sobre el cual ambas capitales tenderán a expandir su influencia comenzando a expandir prácticas urbanas sobre las rurales. La dificultad teórica que implica el uso de categorías como suburbio y periferia, que priorizan la centralidad como el elemento clave para identificar por contraposición a la periferia, hace que optemos por el uso de la categoría de borde. Esta visión de los bordes permite romper con la conceptualización de los espacios a partir de su constitución como opuestos: centro/ periferia; urbe/ suburbio para pensar los bordes urbanos como nodos de articulación compleja, diversa y cambiante de procesos que juegan un papel fundamental en la conformación de regiones metropolitanas (Ramírez Velázquez, B., 2007) .

Una de las obras más importantes para la comunicación de ambas capitales fue la construcción del primer camino pavimentado que una La Plata con la ciudad de Avellaneda, hoy el camino General Belgrano⁷. Este camino, de 54 kilómetros, incluyó también la construcción de múltiples puentes sobre los arroyos de la zona. Es la misma época en que la provincia se hace cargo de la construcción del primer puente transportador, el puente Nicolás Avellaneda que cruza el riachuelo no lejos del fin del camino La Plata . Avellaneda, haciendo que la conexión con Buenos Aires sea directa.

El financiamiento de estas obras, en medio de un clima económico enrarecido por la crisis económica, no es sencillo de resolver y lleva a una disputa entre el estado provincial y los

⁶ Marcelino Ugarte cambió el organigrama del Ministerio de Obras Públicas y a partir de 1915 el departamento de ingenieros aparece en los presupuestos como Dirección hidráulica: puentes y caminos.

⁷ toma este nombre por ley provincial 3712 promulgada en 1921.

municipios por el derecho de imponer y cobrar impuestos a la población. Los vecinos frentistas, que son afectados con impuestos directos, generaron una serie de estrategias que van desde el no pago hasta la disputa legal con el estado provincial.

Estas obras no sólo mejoraron la comunicación entre ambas capitales, sino que permitieron una mejor comunicación de todos los partidos que atraviesa con ellas. Esto hizo que los asentamientos urbanos crezcan alrededor de este camino que coincide en muchos tramos con el viejo camino real del sur que les había dado origen. Creemos que la existencia de un nuevo camino puede haber revitalizado la economía, incentivado el loteo, impulsado el crecimiento de las ciudades ya existentes y la circulación de bienes culturales en toda la zona. En ese sentido, el trabajo intenta vincularse con una perspectiva de historia cultural que se cruza con diversas tradiciones disciplinares, como la arquitectura, el urbanismo, la geografía o la sociología urbana (Gorelik,1998; Silvestri,2003; Ballent,2005). En particular, este trabajo es deudor de otros que han trabajado la idea de formación del paisaje y cambios urbanos a través de la acción de organismos del estado que llevan adelante procesos materiales que transformaron a Buenos Aires en una ciudad moderna durante los años treinta (Varas, A., 2006; Gruschetsky V., 2011).

Haciendo caminos

Durante los primeros años del siglo XX la provincia de Buenos Aires comienza a aumentar significativamente su presupuesto para el Ministerio de Obras Públicas que llega, en 1910, a casi el 20% del presupuesto total. Con el cuadro 1 que tomamos del trabajo de Banzato sobre la inversión de la provincia en obras de desagüe (Banzato, 2016), analiza la incidencia del Departamento de Ingenieros (luego Dirección de Hidráulica, puentes y caminos) en el monto asignado al MOP. Cabe destacar el trabajo de síntesis ya que la legislatura de la provincia aprueba el presupuesto de gastos administrativos para cada año, pero no contempla otros gastos que la misma legislatura aprueba a lo largo del año. De nuestro interés, por ejemplo, los estudios para caminos o asignaciones especiales para la construcción de puentes, son aprobados en ley aparte que debe ser rastreada año por año para llegar al cuadro publicado.

Cuadro 1

Presupuesto de la Provincia de Buenos Aires (1885-1915)

(en pesos fuertes hasta 1880 y pesos oro 1880-1915)

Años	Total	MOP	DI-DH
-------------	--------------	------------	--------------

1885	9.777.965		72.315
1890	9.686.722	403.530	104.674
1895	4.030.427	1.181.865	67.849
1900	8.619.864	1.632.623	78.857
1905	9.295.535	2.396.511	88.282
1910	17.097.844	3.322.899	132.159
1915	24.934.476	2.405.901	70.747

Fuente: Banzato, 2016

Podemos reforzar la hipótesis de Banzato sobre la importancia de estos departamentos en la planificación provincial, porque son estos años en los que se proyectan y aprueban algunas de las obras más importantes para la comunicación de la Ciudad de la Plata con Buenos Aires.

En 1907, durante la gobernación de Darío Ignacio Irigoyen, la legislatura de la provincia de Buenos Aires vota una serie de leyes para la construcción de caminos y puentes mientras el presupuesto para el departamento de obras públicas sube en un porcentaje mayor que educación o hacienda.

En agosto de 1907 se aprueba el estudio, planos y presupuesto para la construcción de tres caminos generales que atravesen la provincia: los caminos del Norte, Sur y Oeste. Todos con eje en la ciudad de La Plata y llegando hasta el límite provincial, en julio del mismo año se había aprobado también la construcción de una serie de caminos municipales⁸ que unían ciudades importantes de la provincia (Avellaneda – Lomas de Zamora, Avellaneda – Quilmes por ejemplo). En su artículo 7 esta ley, la número 3050, explicita que el costo del estudio sería financiado con contribución territorial y con el Impuesto a la producción agropecuaria que había sido aprobado en 1903. Éste último grava el movimiento de cereales y animales para su venta. En el contexto de consolidación del modelo agroexportador, que este impuesto provincial prohíba el cobro de tasas municipales o adicionales a las patentes de los vehículos que transporten productos agropecuarios significa una avanzada del fisco provincial sobre las administraciones municipales, pero el peso financiero de las obras a realizar lo justifica. La ley prevé además, la exención del cobro de este impuesto a los vecinos frentistas que hayan estado afectados al pago de los caminos proyectados en las leyes de 1907.

En octubre se aprueba una ampliación de la partida para construcción de puentes y caminos por \$250.000 que se pagarían de rentas generales⁹. Esta ampliación constituye un 50% de aumento al presupuesto original de este ítem que era de \$500.000.

⁸ Ley provincial 3037 (caminos afirmados) 18 de julio de 1907.

⁹ Ley 3066 (ampliación de la partida de puentes y caminos) 15 de octubre de 1907.

Pero entre las obras proyectadas durante esta gobernación, los caminos tuvieron un lugar preponderante. El 8 de marzo de 1910, por ley 3231, se crea la Dirección General de Caminos dependiente del MOP. Esta dirección dispone la existencia de comisiones de vecinos (frentistas contribuyentes al fondo de camino de la provincia) en toda ciudad o pueblo cabeza de partido que estaría a cargo de informar sobre las necesidades de vialidad de su distrito.

El 30 de diciembre se adjudica al Sr. Otto Franke y compañía la construcción de un camino pavimentado que una la ciudad de La Plata con Avellaneda. Esta empresa propuso construir, por su cuenta y cargo, un ferrocarril eléctrico que correría junto al camino uniendo la ciudad de La Plata con Retiro. La construcción del camino estaría a cargo de la provincia y sería financiado con una carga impositiva directa sobre los frentistas que debería cubrir el 70% del costo de la obra. La ley propuesta por el ejecutivo de la provincia considera que:

*"para los intereses de la capital de la provincia, principalmente, es indiscutible la conveniencia de propiciar la ejecución del ferrocarril mencionado, como lo es para la misma y para toda la zona cruzada la construcción del camino pavimentado propuesto, pues con el no solo se asegurará la comodidad y rapidez de las comunicaciones, sino también que se propenderá a la subdivisión de la propiedad"*¹⁰

La construcción del ferrocarril eléctrico implicaba, entre otras cosas, dar solución al problema de la generación de energía durante todo el recorrido. Si bien la ciudad de La Plata es la primera en iluminarse con luz eléctrica¹¹, las grandes usinas que alimentarían la zona sur recién estaba iniciando en 1907. La ley autoriza entonces al concesionario a construir

"una o varias usinas de producción de corriente alternativa (sic.) y trifásica, suficiente para dar velocidad a los trenes entre las ciudades de La Plata y Avellaneda, que no sea menor de cien kilómetros constante por hora"

Especificando, además, que estas usinas deberán disponerse de tal manera de poder abastecer de energía eléctrica a la zona aledaña al ferrocarril, con sus barrios y fábricas, si así lo solicitaran. La ley especifica que los vecinos pagarían por el servicio, pero el ejecutivo provincial se reserva la revisión de la tarifa a cobrar. Otro requerimiento sobre el concesionario es la colocación de columnas a lo largo del todo el recorrido que puedan sostener, no solo el tendido eléctrico necesario, sino también cables de telégrafo y teléfono. El proyecto es ambicioso y consideramos que la magnitud de la inversión necesaria para llevar a cabo la

¹⁰ Ley 3089 (Ferrocarril eléctrico y camino pavimentado de La Plata a Avellaneda) 30 de diciembre de 1907.

¹¹ El concesionario que fue rechazado en la ciudad de Buenos Aires se traslada a La Plata.

construcción puede ser una de las causas por las que se trunca el proyecto y el ferrocarril finalmente no se construye.

El contrato de construcción del camino, por otro lado, se firmó el día 31 de mayo de 1911 con la Sociedad Franco Argentina de Caminos, a quien Otto Franke y Compañía transfirió la obra, fijándose como fecha de iniciación de los trabajos el 1° de agosto de ese año y de finalización el 1° de mayo de 1914.

El camino se había proyectado con dos calzadas, o “fajas” y con una vía férrea entre ambas, pero la contratista se obliga a realizar primeramente una sola de dichas “fajas”, la actualmente existente. Al igual que el ferrocarril proyectado, la segunda vía nunca se realiza, dejando el proyecto trunco.

Si bien es cierto que el camino abarca, en toda su extensión, zonas heterogéneas en cuanto a trazado urbano, densidad poblacional y actividades productivas, puede rastrearse su importancia para los pueblos que atraviesa. Aun cuando falta relevar las fuentes catastrales que darán una idea más acabada, la influencia del camino en estas comunidades puede verse tanto en las obras que se realizaron en las distintas comunidades como en los periódicos locales. En 1914, por ejemplo, una de las primeras obras del recién formado "asentamiento poblacional" de City Bell, en las afueras de la ciudad de La Plata, es la pavimentación de la calle principal para vincular el poblado con el camino La Plata . Avellaneda. En el otro extremo del camino, en 1909 la municipalidad de Avellaneda aprueba el loteo de tierras de Antonio Gerli que darán origen a la ciudad homónima. Para 1928 aún circulan folletos promocionando la venta de lotes en los que la cercanía del camino a la ciudad de Buenos Aires es el principal argumento de venta.



La expansión de los bordes de la ciudad permiten a muchos hacer realidad la aspiración de la casa propia y la expansión de la ciudad con caminos y ferrocarriles que permitan la rápida comunicación traen la idea de progreso de la civilización sobre lo rural.

La obra se inauguró el 3 de marzo de 1916 en el puente Victorino de la Plaza que termina el proyecto sobre el Riachuelo. Sin embargo, el puente que salvaba las vías del ferrocarril sud en el kilometro 4,425 se terminaría unos meses después, en mayo de 1916.

La construcción estuvo atravesada por la I guerra mundial. Esto complicó la llegada de algunos materiales de Europa, sobre todo el hierro utilizado en los 7 puentes que cruzan los arroyos de la provincia y los dos cruces con ferrocarril Sud. El último puente en terminarse se había planificado con vigas metálicas de tipo parabólico cuya construcción se encargo a la casa Namur (Bélgica) dos días antes del comienzo del conflicto bélico. El acero es declarado material estratégico y por esto, el último de los puentes proyectados (hoy Puente Donato Gerardi en honor al ingeniero encargado de su construcción) se construye en su totalidad con hormigón armado, una técnica novedosa para 1916 y el primero de estas características en el país. En el resto de los puentes, se utilizó la técnica de hormigón armado pero solo para el encofrado. Esto puede verse en las fotografías que documentaron la obra para el MOP así como el paisaje rural que rodea la obra:



Puente Km 16,9 28 de junio 1916

Conflicto entre el Estado provincial los vecinos

El alto costo de las obras genera diversos conflictos entre el gobierno de la provincia de Buenos Aires y los vecinos frentistas que, por ley, cargaban con el 70% del costo. Queda por hacer el relevamiento de catastros de la zona afectada por el camino, pero la gran extensión de tierras propiedad de la familia Pereyra Iraola que fue atravesada por el camino constituye a esta familia en un caso interesante para indagar los conflictos por la carga impositiva que implicaba la obra.

El 22 de junio de 1923 la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en el fallo del caso Pereyra Iraola Martín contra la Provincia de Buenos Aires, se establece la inconstitucionalidad de la contribución especial para mejoras creada por la ley del 30 de diciembre de 1907. La familia Pereyra Iraola había pagado el impuesto bajo protesta por considerarlo incompatible con el principio de protección de la propiedad privada al no tener en cuenta el valor de cada propiedad terminaba absorbiendo el valor total de la misma. El artículo 9° de la ley citada dice:

"El setenta por ciento establecido en el artículo anterior se adjudicará por mitad a cada zona total de mil quinientos metros de fondo, los que a su vez serán divididos por líneas paralelas al camino en tres zonas parciales iguales, de quinientos metros de fondo cada una. El 35 por ciento que corresponde pagar a cada zona total se dividirá en las tres zonas parciales en la siguiente proporción: La primera zona que arranca del camino pagará el 60 por ciento; la

segunda el 25 y la tercera el 15 restante".

Tal como el reclamo afirma, la ley no tiene en cuenta el valor de la propiedad sobre la que debe pagarse la carga impositiva, aunque si el tamaño. El fallo argumenta, además, que el camino proyectado no beneficiaba especialmente a los frentistas, sino que se trata de la obra de un camino pavimentado y abierto que cumplía con el propósito de mejorar las comunicaciones con la capital de la nación y atiende a un interés general. Como hemos visto, sin embargo, en los años sucesivos aparecen en revistas y folletos grandes ventas de parcelas donde la cercanía con el camino La Plata – Avellaneda es un punto fundamental y valoriza las propiedades.

Martín Pereyra Iraola había abonado la suma de \$ 74.248,59 Para tener una idea de la magnitud contamos con el costo final del puente de hormigón armado. Los 7 meses de trabajo que llevo construirlo y los materiales significaron \$48.681,85. A pesar de que la ley prevee que el no pago de la contribución inhibe la tierra para venta o herencia, podemos suponer que muchos vecinos nunca habían pagado o presentaron quejas al respecto ya que en 1930 todavía, el congreso de la provincia de Buenos Aires considera necesario emitir una modificación de la 3089 ley, no solo actualizando los montos de interés de los vecinos que adeudan el pago, sino modificando la ley original para poner un limite al monto de la contribución que guarde relación con la tasación fiscal de la tierra a 1907:

"Si al ajustarse las contribuciones el tributo total sin intereses debido por un inmueble de la zona rural excediese del treinta por ciento del valor que el atribuyera el padrón inmobiliario del año 1907, aumentado con la supervalorización directamente reportada por la obra durante los dos años posteriores a la habilitación del camino, el propietario, dentro de los sesenta días contando desde la iniciación del cobro podrá exigir la supresión del exceso que quedara a cargo del Estado"

La provincia acata de esta manera el fallo de la corte de 1923 y pone en evidencia, además, la existencia de vecinos que continúan adeudando la contribución o que continúan pagando por no haber cubierto aún el monto que cubra la cuota de su propiedad:

"Los deudores morosos por la totalidad, o por saldos liquidados, quedaran eximidos del cincuenta por ciento de los intereses de su cuenta y de toda multa si regularizaran el servicio"

dentro de los noventa días de la promulgación de la presente pagando hasta la cuadragésimo octava cuota trimestral inclusive, que vence el 30 de septiembre corriente".

Otro frente de conflicto entre propietarios y estado que queda por indagar son las expropiaciones previstas por la ley de 1907, pero aún así queda en evidencia los conflictos que la administración provincial afrontó, tanto con propietarios como con gobiernos municipales, para realizar las obras de infraestructura que unieron la ciudad de La Plata con la capital nacional.

Conclusión

La decisión de la gobernación de Buenos Aires de erigir una ciudad capital desde sus cimientos trajo como consecuencia la necesidad de conectar esta ciudad con el resto de la provincia y con la capital de la nación. Esto se traduce en un aumento en el presupuesto para puentes y caminos y una gran cantidad de obras entre las que se destaca, por su importancia estratégica y económica para la nueva capital, las obras del camino pavimentado La Plata . Avellaneda, hoy Camino General Belgrano.

El proceso de construcción y puesta en funcionamiento del camino no estuvo exento de conflictos, y aun cuando solo se construye una de las dos fajas de camino proyectadas y se descarta la línea de ferrocarril que debía correr entre ellas, el camino tuvo impacto en el proceso de urbanización de los bordes de las ciudades de La Plata y Avellaneda al facilitar la comunicación y fomentar el loteo de las grandes propiedades.

Queda por delante un trabajo detallado de los mapas catastrales de la zona que pueden darnos datos precisos sobre la evolución y crecimiento de los pueblos que rodean al camino que une las ciudades de La Plata y Avellaneda, pero sabemos ya que nuevos pueblos se crearon en ambos extremos del camino cambiando el paisaje rural de antaño por un nuevo paisaje urbano, diferente al de las ciudades capitales, pero que vuelve a correr sus borde y, creemos, modifica las relaciones con la ciudad.

Bibliografía:

- Ballent, A. (2005). *Las huellas de la política. Vivienda, ciudad, peronismo en Buenos Aires, 1943 – 1955*. Buenos Aires. Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo.
- Banzato, G. (2016). Presupuestos y gastos del estado en la provincia de Buenos Aires para afrontar las inundaciones de los campos, 1870-1930. *Revista Uruguaya de Historia Económica N 6*, Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.7436/pr.7436.pdf
- Gorelik, A (1998). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires 1887 – 1936*. Buenos Aires. Universidad Nacional de Quilmes.
- Gorelik, A y Peixoto, F. (comp.) (2016) *Ciudades sudamericanas como arenas culturales*. Buenos Aires. Siglo XXI Editores.
- Gruschetsky, V. (2012) El paisaje de un borde urbano: el proyecto para la Avenida General Paz, en *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario J. Mario J. Buschiazzo N 41*. Buenos Aires
- Lima, L. (2006)., *Puente Donato Gerardi: un puente patrimonial en servicio durante 90 años*. En: <http://digital.cic.gba.gob.ar/handle/11746/1489>
- López, L. y Ramírez, B. (2010), *Pensar el espacio: región, paisaje, territorio y lugar en las ciencias sociales*, ponencia presentada en el seminario La noción del territorio y sus revisiones teóricas, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco, México.
- Ramirez Velazquez, B. (2007) Del suburbio y la periferia al borde: el modelo de crecimiento de la Zona Metropolitana del Valle de México en: *L'Ordinaire des Amériques*, 207 pag. 69-89. Paris.
- Silvestri, G.(2003). *El color del río, historia cultural del paisaje del Riachuelo*. Buenos Aires. Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo.
- Varas, A. (comp.) (2006). *Buenos Aires: una trilogía metropolitana*. Buenos Aires. Editorial Nobuko.

