

La ciudad de Buenos Aires y sus partidos fronterizos. Primeras reflexiones.

López-Goyburu, Patricia.

Cita:

López-Goyburu, Patricia (2011). *La ciudad de Buenos Aires y sus partidos fronterizos. Primeras reflexiones. VI Jornadas de Jóvenes Investigadores. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-093/201>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/ePyY/A6F>

Instituto de Investigaciones Gino Germani

VI Jornadas de Jóvenes Investigadores

10, 11 y 12 de noviembre de 2011

Patricia López-Goyburu

Instituto de Arte Americano, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.

plopezgoyburu@gmail.com

Eje 6: Espacio social – Tiempo - Territorio

La ciudad de Buenos Aires y sus partidos fronterizos. Primeras reflexiones.

Resumen

A fines del siglo XIX, la ciudad de Buenos Aires ha experimentado tres importantes cambios en su conformación estructural: la designación como Capital Federal de la República Argentina (1880), la anexión de los municipios de Flores y Belgrano (1887) y el trazado definitivo de su límite jurídico administrativo (1888). Esta situación ha provocado un cambio cualitativo en el espacio de borde entre la ciudad y sus partidos fronterizos. Este espacio, que se ha materializado mediante la avenida General Paz, ha procurado definir una frontera con la “pampa”. A comienzos del siglo XX se han sucedido una serie de proyectos urbanísticos que sólo han buscado actuar sobre el territorio comprendido entre la ciudad existente y su nuevo límite. Es recién en 1925, con el plan de la Comisión de Estética Edilicia, que ha existido una propuesta que ha planteado operar sobre el espacio de borde entre la ciudad y sus partidos fronterizos, sobre el espacio de borde entre lo urbano y lo rural. El presente trabajo se plantea como una reflexión inicial a fin de establecer los principales lineamientos que ha propuesto dicho plan para actuar sobre el espacio de borde. En el mismo sentido, se espera que contribuya a la reflexión y discusión actual que existe sobre dicho espacio.

Palabras claves: *borde urbano-rural; planificación; Buenos Aires; plan*

Introducción

El inicio del proceso de consolidación del Estado Nacional argentino en 1853 ha inaugurado una etapa de grandes transformaciones en la ciudad de Buenos Aires. Hacia fines del siglo XIX, la ciudad ha experimentado tres importantes cambios en su

conformación estructural: la designación como Capital Federal de la República Argentina (1880), la anexión de los municipios de Flores y Belgrano (1887) y el trazado definitivo de su límite jurídico administrativo (1888). Estos hechos han dado lugar a una nueva ciudad, a una ciudad más compleja tanto en su sistema político y cultural como en su conformación física.

En el estudio que ha realizado Adrian Gorelik sobre el espacio público en Buenos Aires entre finales del siglo XIX y principios del XX (2004) se han mostrado gran variedad de testimonios de la época que tendían a identificar la ciudad como una prolongación indeterminada de la “pampa”¹. Sin embargo, la ciudad de Buenos Aires ha conformado diferentes espacios de borde a lo largo de su historia (López-Goyburu, 2010).

Los bordes son espacios de tensión en los que se materializan los límites espaciales y funcionales del territorio. Con la federalización de la ciudad de Buenos Aires y el trazado definitivo de sus límites, la futura avenida General Paz, se ha buscado dar fin al antagonismo entre ciudad y “campaña” que Sarmiento² en su obra *Facundo* ha representado mediante la dualidad civilización-barbarie. La comisión formada por los ingenieros Pablo Blot y Luis Silveyra ha descartado adecuar la nueva forma del municipio a la suma de la superficie de los dos municipios anexados ya que el límite resultante hubiese sido un zig-zag. Mediante un acuerdo con el gobierno nacional la Comisión ha resuelto proyectar una línea más regular. Esta nueva línea artificial ha buscado recortar lo que es ciudad de lo que no lo es, aunque la línea se haya trazado en medio de la vastedad de la “pampa”.

La población ha tardado varias décadas en ocupar las nuevas fronteras establecidas. El Censo Municipal de 1909 ha establecido que en ese momento en la ciudad había 1.200.000 habitantes que ocupaban un 60% del territorio. La ampliación del territorio ha introducido el tema de la expansión en toda su magnitud y ha planteado el inicio de múltiples debates sobre cómo debe crecer la ciudad.

Esta situación ha centrado la tensión en el espacio de articulación entre la ciudad y sus partidos fronterizos y ha planteado la necesidad de planificar este nuevo territorio. Como

¹ Término quechua que significa llanura introducido por los españoles que bajaban en el siglo XVI desde la Potosí al observar las grandes llanuras sin bosques importantes que existen en el centro-este de Argentina.

² Presidente de la Nación Argentina entre 1868 y 1874.

establece Alicia Novick (2010), los planes permiten tanto comprender los actores, estrategias y dilemas presentes en la construcción del territorio como mostrar los valores y lenguajes de los especialistas que construyen la ciudad y cómo se traducen localmente las ideas internacionales.

Los planes se convierten, de esta manera, en instrumentos capaces de actuar sobre el espacio de borde. Sin embargo, hacen falta estudios que permitan analizar y comprender las herramientas propuestas por los mismos para actuar sobre dicho espacio a fin de contribuir a su posterior planificación. En función de ello, el presente estudio pretende revisar los planes y planos que han tenido lugar en la ciudad de Buenos Aires desde la federalización de la ciudad hasta encontrar el primero que actué sobre el espacio de borde y analizar, evaluar y procesar los principales lineamientos planteados por el mismo. Asimismo, se espera que el presente trabajo contribuya a la reflexión y discusión actual que existe sobre dicho espacio. Esta presentación es tributaria de investigaciones precedentes (López-Goyburu, 2010)

La ciudad de Buenos Aires hacia 1925

En 1867 los límites de la ciudad de Buenos Aires han quedado fijados por el arroyo Maldonado y las calles Córdoba, Medrano, Castro Barros, Venezuela, Boedo y avenida Sáenz. Estos límites han sido ratificados en 1880 por la ley de federalización. En 1887, con la incorporación de las jurisdicciones de Belgrano y Flores (ubicadas al norte y oeste del antiguo municipio de la capital), estos límites han sido ampliados. El nuevo límite que separa la ciudad de sus partidos fronterizos ha sido materializado recién hacia 1940 mediante una Avenida de Circunvalación, la avenida General Paz. El municipio ha pasado de tener poco más de 4 mil hectáreas, a contar con cerca de 19 mil hectáreas.

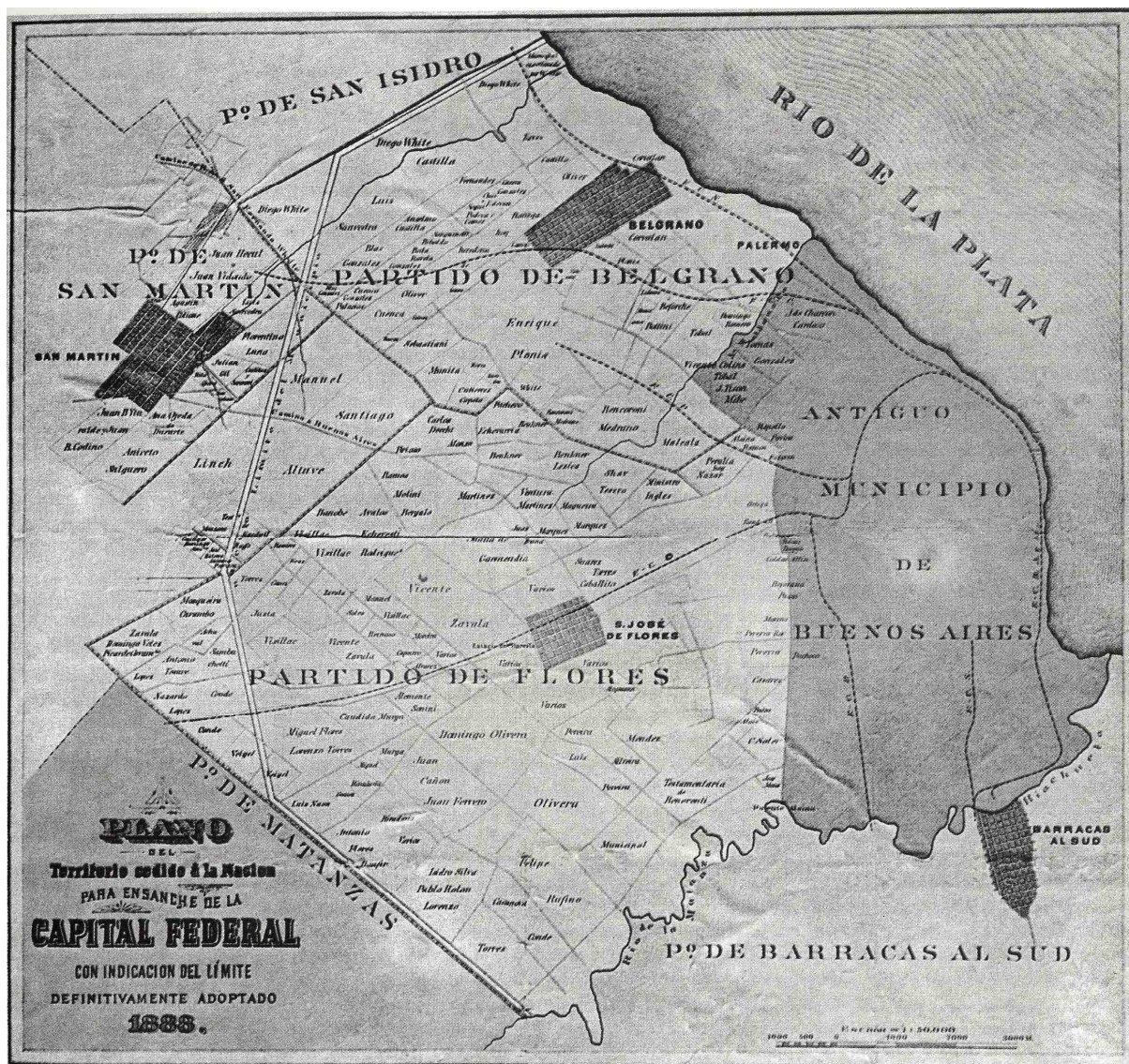


Foto 1. Plano del Departamento de Ingenieros de la Nación. Plano del territorio cedido a la Nación para el ensanche de la Capital Federal. 1889. Museo Mitre. Reproducido por Molina y Vedia, 1999.

Dentro de este nuevo límite han quedado grandes terrenos que continuaban teniendo uso rural, lo urbano no se extendía mucho más allá del ejido³ planteado por Garay en la fundación de la ciudad. Antes de la anexión de los territorios de Belgrano y Flores, la ciudad contaba con 400 mil habitantes distribuidos en una reducida superficie y en los territorios anexados había poco más de 25 mil.

³ Terreno desocupado y que ante la falta de "dehesas" en la ciudad de Buenos Aires se destina a zona de pastoreo; por ello constituye la única tierra libre disponible cuando la ciudad comienza a crecer.

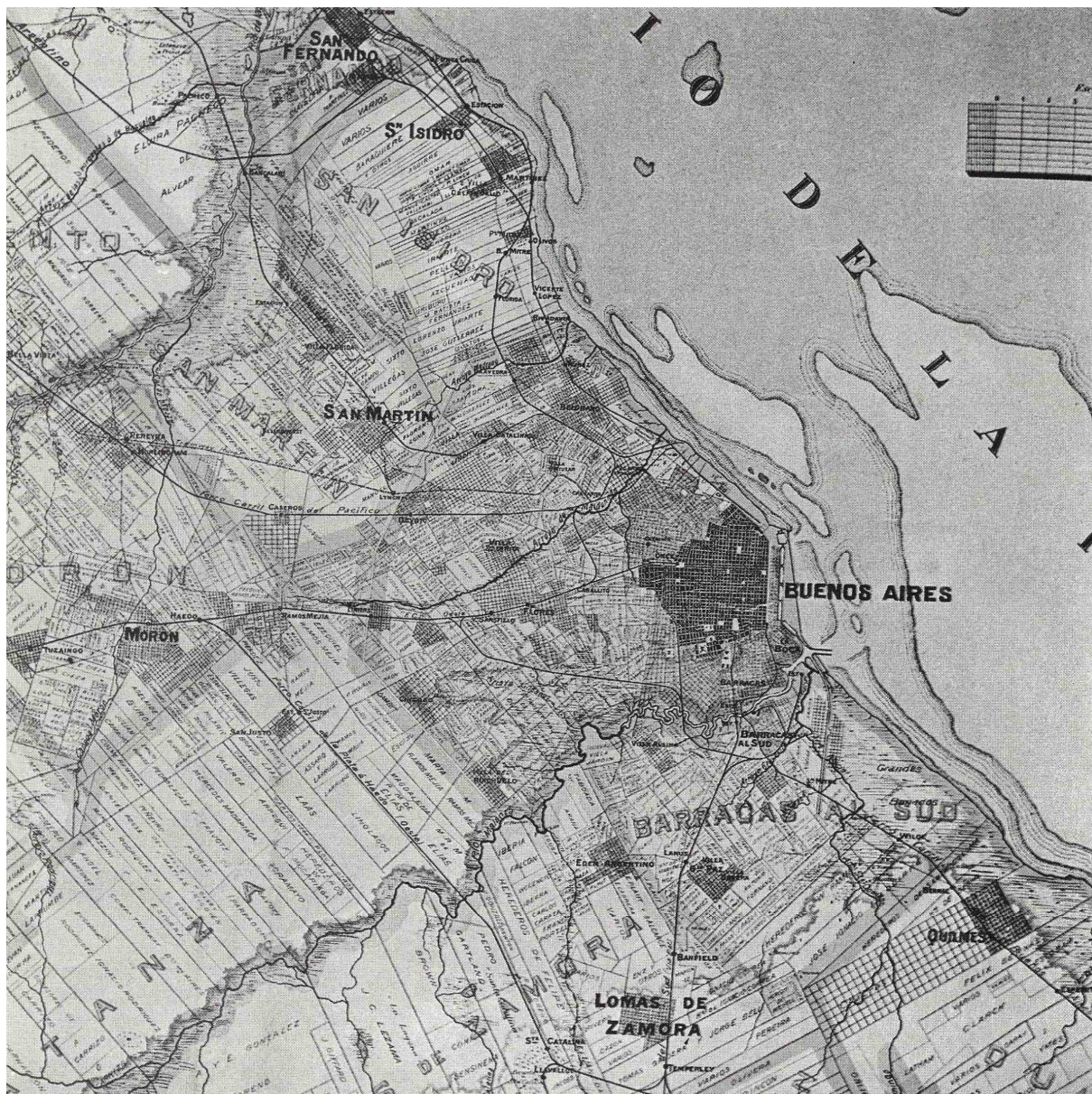


Foto 2. Plano de Carlos de Chapeaurouge. Mapa catastral de Buenos Aires y sus alrededores. 1890. Instituto de Geografía “Rómulo Ardissonne” Facultad de Filosofía y Letras, UBA. Reproducido por Molina y Vedia, 1999.

La concentración de servicios y comercio, con motivo de ser el puerto y capital del país, ha motivado a partir de 1887 su gran crecimiento. La ciudad ha crecido en función de las actividades mercantiles portuarias y de las actividades administrativas industriales. Entre el censo de 1887 y 1914 se puede observar que la población de la ciudad ha aumentado tres veces y media. El valor del suelo ha comenzado a guiar el crecimiento urbano.



Foto 3. Plano de Cesar Vapñarsky 1910.

Las zonas de fábricas y talleres en Barracas, Avellaneda, Lanús y Quilmes han crecido en usos residenciales mediante la ocupación de tierras bajas y áreas carentes de condiciones higiénicas y servicios. La población rural ha ido desapareciendo lo que ha provocado la aparición de nuevos núcleos de vivienda como San Martín (principalmente de industrias textiles) y San Justo. Esta incorporación de los poblados periféricos a la ciudad ha provocado el alejamiento de la zona de trabajo rural (“quintas”, “chacras” y “tambos”) y la desaparición de población rural en los espacios de borde.

Las principales líneas ferroviarias han penetrado en el territorio preservando la zona central al culminar en las grandes estaciones de Once, Retiro y Constitución ubicadas en la periferia. El ferrocarril ha provocado la explotación rural de “quintas” y “chacras”, la

transformación de algunos centros de veraneo en lugares de vivienda permanente y el desarrollo de núcleos urbanos en torno a las estaciones ferroviarias en el norte y en el oeste. El incremento del trabajo rural ha provocado el aumento de población en la zona. Ramos Mejía, Adrogué, San Isidro, Hurlingham y las nuevas poblaciones como Bella Vista, San Miguel han pasado a ser asentamientos estables. Asimismo, la línea de recorrido del tranvía ha permitido consolidar la urbanización de los barrios en una franja de unas cuatro cuadras a ambos lados de la misma. Estas líneas han alcanzado lugares alejados de vivienda como Belgrano, Parque Saavedra, Flores, Floresta, Barracas, la Boca.

La ausencia de un borde natural ha colaborado con la voluntad pública para favorecer una suburbanización integrada. Sumado a ello, los especuladores han buscado que Buenos Aires se vierta sobre la “pampa”. Esto ha dado lugar a una urbanización extendida y de baja densidad sobre un territorio sin obstáculos geográficos. Los particulares, empresas y rematadores han efectuado trazados nuevos sobre zonas escasamente pobladas, vinculadas con servicios de trenes o tranvías o con instalaciones fabriles ya existentes. Los suburbios han adquirido relevancia no sólo para los privados sino también para la administración pública.

Cómo se pensaba la ciudad

El plano de ensanche ha supuesto un incremento de la superficie de la ciudad de unas 15 mil hectáreas. La ampliación del territorio ha llevado a que los problemas suburbanos, localizados en los territorios a urbanizar, se transformaran en la cuestión principal. A principios del siglo XX se han sucedido una serie de propuestas que han buscado actuar sobre el territorio comprendido entre la ciudad existente y su nuevo límite.

En 1904 se ha publicado el plano de Obras Públicas, un plano viario que cuadrícula todo ese nuevo territorio hasta el nuevo límite. Posteriormente, en 1907, la inevitabilidad del fenómeno metropolitano ha sido reconocida por el proyecto de Joseph Antoine Bouvard. En el plano se ha propuesto la extensión de la ciudad a la totalidad del “ejido”, atribuyendo al poder público el rol de decidir las principales tendencias de desarrollo de la ciudad. Bouvard ha propuesto crear una red de espacios públicos en la franja periférica que articulen los vecindarios nacientes entorno a ellos a fin de homogeneizar el territorio.

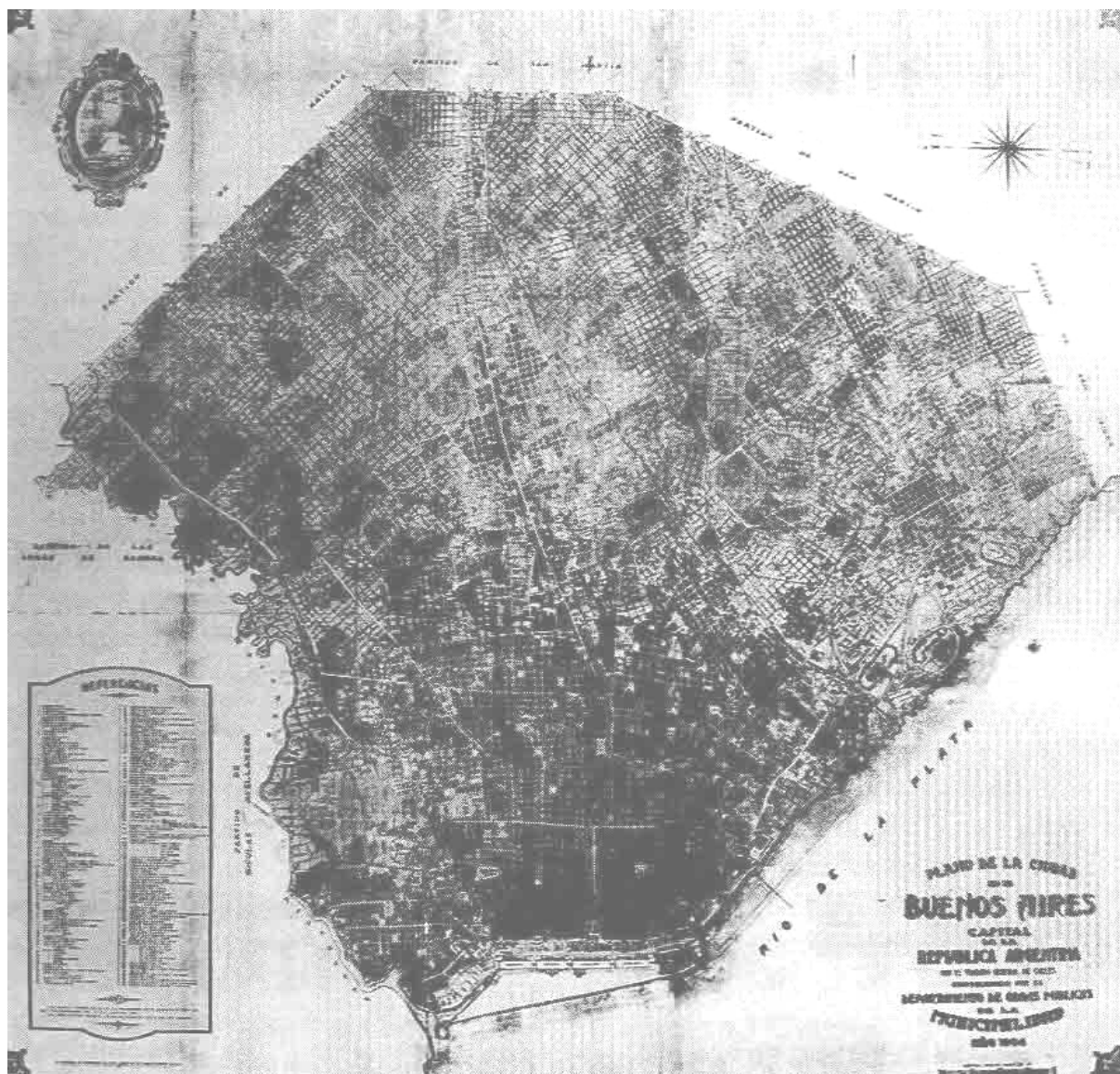


Foto 4. Plano de Obras Públicas. 1904. Museo Mitre.

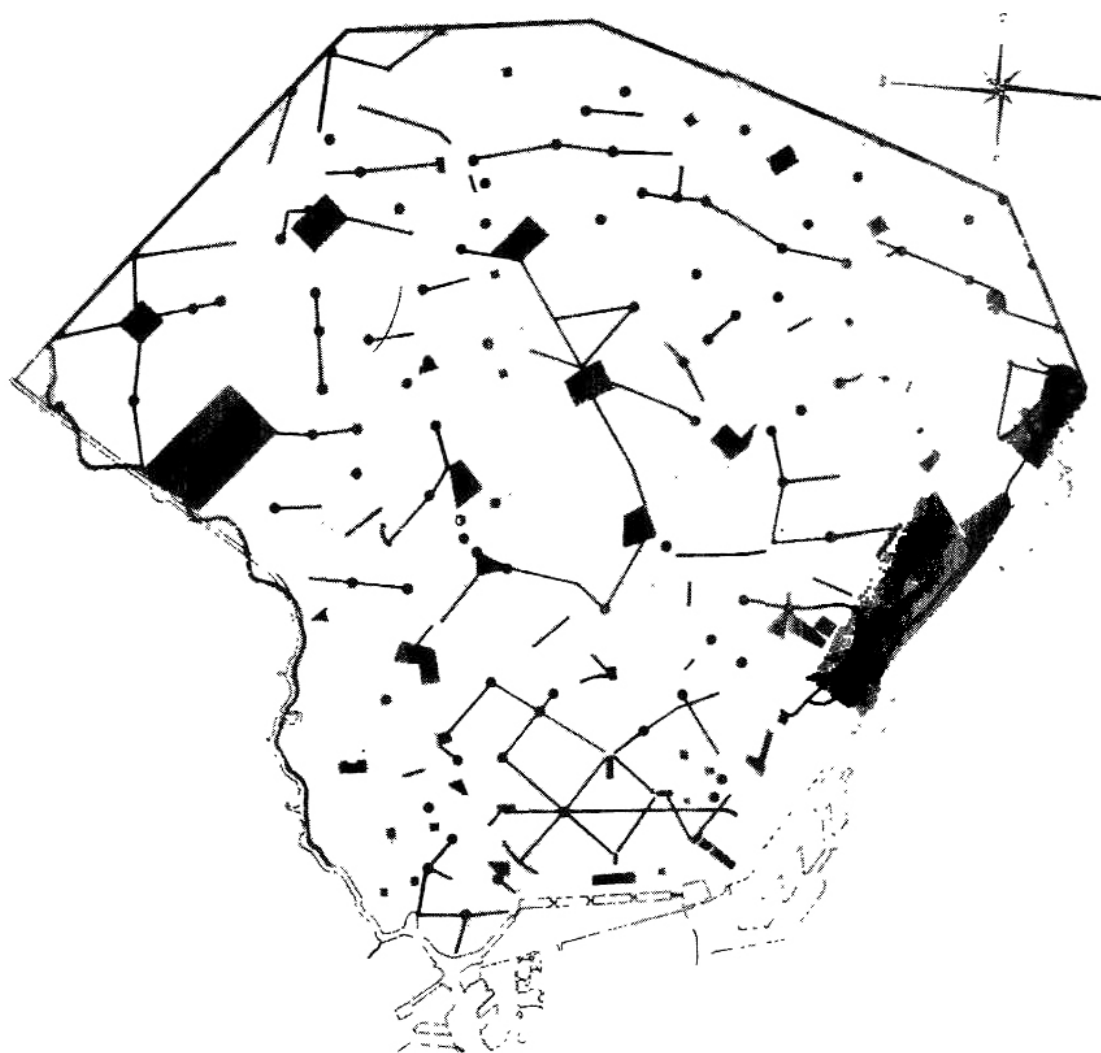


Foto 5. Plano de Bouvard. 1909. Biblioteca del Concejo Deliberante.

Entre 1914 y 1918, Benito Carrasco ha planteado la necesidad de cualificar y apoyar la definición de los nuevos barrios periféricos mediante la construcción de parques que, consolidando a su alrededor nuevas instituciones de masas, como clubes, colonias de vacaciones, hospitales y escuelas, han de articular los vecindarios dispersos.



Foto 6. Plano de Carrasco. 1908. Artículo de Benito Carrasco, “La ciudad del porvenir”, *Caras y Caretas*, 22-2-1908. Reproducido por Gorelick, 2004

Los proyectos anteriormente mencionados sólo han buscado actuar sobre el territorio comprendido entre la ciudad existente y su nuevo límite. Sin embargo, con el censo de 1914 se ha comenzado a dilucidar la existencia de una interrelación entre la ciudad de Buenos Aires y la “aglomeración bonaerense” produciéndose en la década del veinte los primeros intentos por conformar un organismo entre las jurisdicciones de la ciudad de Buenos Aires y los municipios que constituían la aglomeración. Esta situación sumada al hacinamiento del centro y las malas condiciones higiénicas y estéticas han centrado la atención de la Administración Pública en el espacio de borde y han estimulado la necesidad de establecer nuevos marcos regulatorios.

En 1925 la Comisión de Estética Edilicia (CEE) de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, bajo la dirección del intendente Carlos Noel, ha redactado el plan Noel o plan de la Comisión de Estética Edilicia. Este plan no sólo ha estructurado la totalidad de la ciudad sino que también ha planteado operar sobre el espacio de borde entre la ciudad y sus partidos fronterizos, reconociendo la realidad de la expansión.

Como se pensaba la relación entre la ciudad y sus partidos fronterizos

La materialización de la avenida General Paz ha sido adoptada por la intendencia de la ciudad de Buenos Aires como medio para resolver los debates suscitados en torno a la gestión de la expansión de la ciudad. La ejecución de este borde formal ha permitido establecer la morfología definitiva de la ciudad, y con ella, ha delimitado el área de acción municipal. Con esto se ha buscado permitir la prolongación de la trama, hasta ese momento imaginaria, a fin de densificar todo el territorio y excluir el tema de la dimensión regional.

Este espacio entre la ciudad real y el nuevo límite ha planteado la necesidad de preparar el espacio de crecimiento de la ciudad. El plan de la CEE ha evidenciado la necesidad de contemplar el paso de la aldea a la metrópolis. La preparación de esta área de crecimiento de la ciudad ha implicado el entubamiento de arroyos, la apertura de calles en terrenos destinados a estaciones de carga, el levantamiento de ramales ferroviarios a fin de mejorar las condiciones de vialidad y tráfico y ha planteado la necesidad de que los empalmes sean trasladados a la periferia.



Foto 7. Plano de vías de los ferrocarriles y arroyos del plan de la Comisión de Estética Edilicia. 1925. Plan de la Comisión de Estética Edilicia.

El plan de la CEE ha propuesto una disminución de la edificación a medida que uno se aleja del centro y se aproxima a la periferia a fin de dar la ilusión de campo, se ha buscado que el aspecto de la vida rural se refleje en la vida urbana. Según se ha fijado en el plan, se consideraba que las ciudades modernas debían de aspirar a distribuir su población en una forma menos densa. Este ha sido el principio primordial de las ciudades jardín inglesas. Howard ha permitido a través de las mismas la evolución de los suburbios ingleses.

Este sistema ha sido utilizado también por Abercrombie en el plan del Gran Londres con el fin de resolver el problema social impuesto por el desarrollo industrial de la ciudad. Si bien el plan de la CEE ha buscado resolver el problema impuesto por la expansión del límite jurídico administrativo de la ciudad; es decir por un exceso de territorio y no por

una falta del mismo, es posible plantear un correlato entre ambos planes. Asimismo, el plan del Gran Londres ha presentado una mirada innovadora sobre el espacio de borde.

El plan del Gran Londres se ha desarrollado en paralelo al plan del Condado de Londres y ha existido una complementariedad territorial entre ambos. La descentralización de la población que ha planteado el Condado de Londres ha estado relacionada con la creación de nuevas ciudades que ha planteado el plan del Gran Londres (las *New Towns*). El plan del Gran Londres ha propuesto una estructura de anillos que se han delimitado en función de la densidad poblacional, la localización de la industria y el uso del espacio abierto.

El primer anillo ha tenido por objeto descentralizar el tejido existente. El segundo anillo ha buscado estabilizar la residencia y la industria por lo que no ha podido ser receptor de población descentralizada o de industria. El tercer anillo o “*Green Belt*” ha tenido como cometido consolidar los usos del espacio libre, no necesariamente públicos, y así compensar el déficit de espacio libre del Condado de Londres. Finalmente, el anillo o territorio exterior se ha destinado primordialmente al uso agrícola aunque ha sido receptor de población descentralizada dentro de las “*New Towns*”.

El *Green Belt* ha sido concebido como una herramienta de contención de la expansión urbana. Dentro de él el plan ha admitido, junto con el uso agrícola, una mixtura de usos relacionados con equipamientos y con el ocio al aire libre (hospitales, cementerios, escuelas, campos de golf, etc.). En cuanto a las comunidades existentes que han quedado incluidas dentro de él, se han limitado su crecimiento y no se han permitido crear nuevos centros urbanos, con excepción de los centros manufactureros u operaciones residenciales motivadas por la postguerra. El *Green Belt* ha supuesto la continuidad de la política de adquisición de suelo que el programa del Consejo del Condado de Londres había puesto en marcha a partir de 1935.

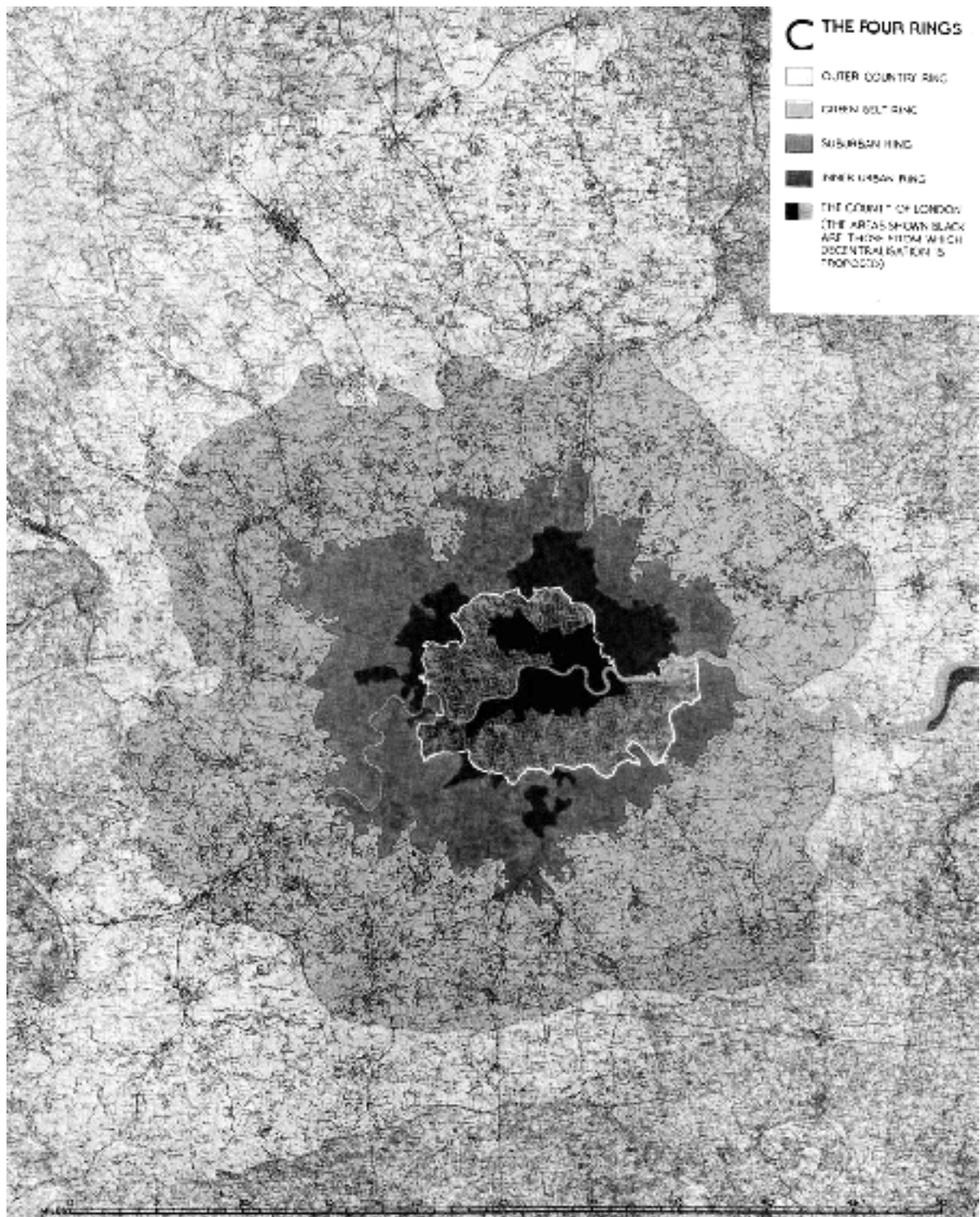


Foto 8. Plano de los cuatro anillos zonales del plan del Gran Londres. 1944. Greater London Plan.

La ordenación territorial que ha estipulado el plan del Gran Londres se completa con unidades vecinales que han de contar con una población de entre 5.000 y 10.000 hab. vinculada mediante una escuela. Se ha considerado que estas unidades permitirían dimensionar la dotación de equipamientos y permitirían garantizar espacios verdes entre

las diferentes unidades. Estos espacios intersticiales han tenido por objeto no sólo contener las comunidades existentes sino también cumplir con el estándar de 16m²/hab. y no estar a más de ½ milla del sistema de espacios libres. Sumado a ello, se ha propuesto un sistema de cinco anillos de circulación y la fuerte reducción de las densidades existentes (200hab./Ha en el área central, 136hab./Ha en el área subcentral y 100hab./Ha. en el área externa).

Esta idea de distribuir la población en forma menos densa a medida que uno se aproxima a la periferia también ha sido adoptada por el plan de la CEE. La CEE ha realizado un estudio evolutivo para descubrir las "leyes" del crecimiento; los datos demográficos y de edificación le han llevado a considerar que toda la ciudad no puede tener la misma reglamentación. La Comisión ha propuesto la zonificación; según lo dispuesto en el Reglamento de Edificación de 1928, la ciudad quedaría dividida en seis zonas. Se ha propuesto que las zonificaciones entorno al límite municipal se equiparasen a la de los partidos fronterizos a fin de lograr una situación de continuidad a uno y otro lado de la avenida General Paz.

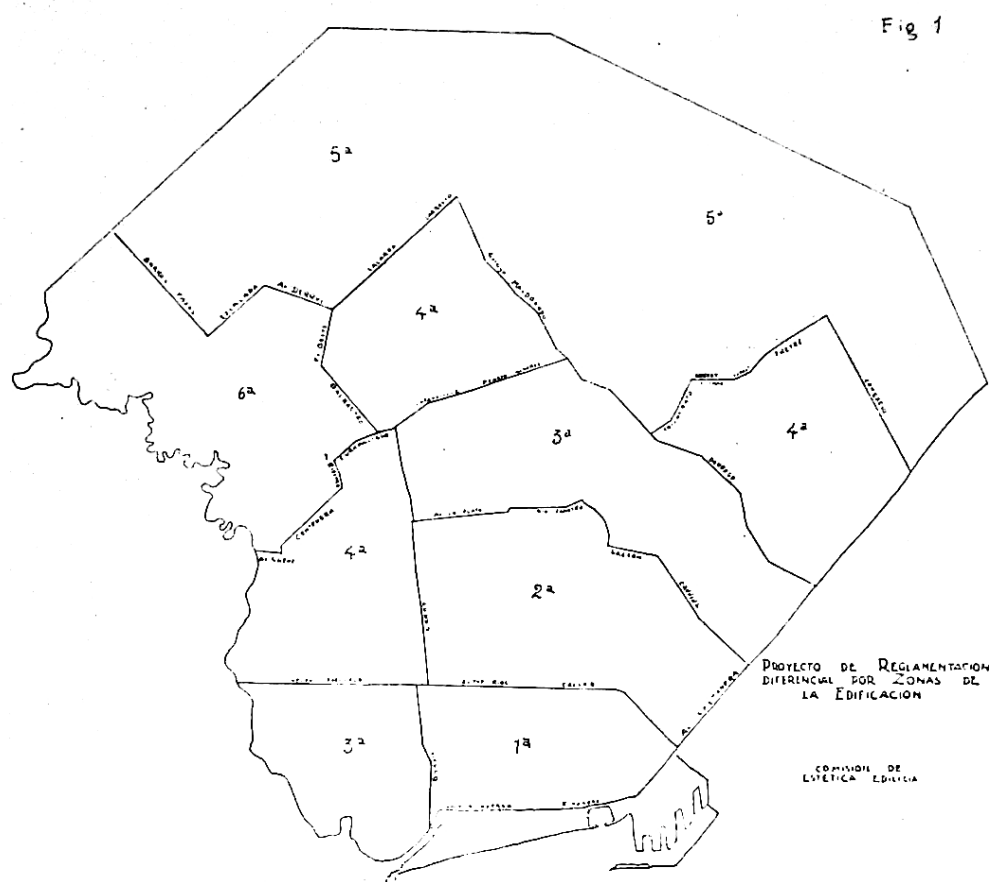


Foto 9. Plano de zonificación del plan de la Comisión de Estética Edilicia. 1925. Plan de la Comisión de Estética Edilicia.

El crecimiento de la población y los nuevos núcleos urbanos han ido imponiendo algunas vías de conexión. En el plan se ha propuesto un sistema vial constituido por nervaduras radiales cortadas por anillos sucesivos que se amplían a medida que se aproximan a la periferia dando lugar a una trama más abierta a fin de lograr un paso gradual de los lotes urbanos a los lotes rurales. Asimismo, el plan ha propuesto construir barrios suburbanos con una arquitectura homogénea. Esto ha buscado consolidar la imagen urbana en los espacios donde la ciudad se confunde con el campo. Sumado a ello, con la creación en la periferia de barrios-parques, para descongestionar los centros obreros, se ha buscado convertir el espacio borde en un espacio de amortiguación entre lo urbano y lo rural, entre la ciudad y su área metropolitana.

Otra herramienta que ha sido propuesta por el plan de la CEE para articular la ciudad de Buenos Aires con sus partidos fronterizos ha sido el sistema de espacios verdes adoptado por Forestier. Este sistema ha estado constituido por parques, avenidas verdes en torno al corazón de la ciudad y zonas para el futuro crecimiento. A través de este sistema, Forestier ha pretendido realizar una distribución provechosa de los terrenos públicos, uniendo los distintos parques por medio de avenidas-paseos a fin de crear una red de zonas verdes. En una época donde la mayoría de los profesionales locales no percibían las cuestiones extramuros, eclipsados por los barrios carenciados y los terrenos desocupados aún incluidos dentro de la ciudad, la obra de Forestier introduce en el debate el tema de vinculación con los territorios adyacentes.



Foto 10. Plano de Forestier del plan de la Comisión de Estética Edilicia. 1925. Plan de la Comisión de Estética Edilicia.

Consideraciones finales

A fines del siglo XIX se inicia en Buenos Aires una etapa de grandes transformaciones que marcan un cambio físico cualitativo en el espacio de borde entre la ciudad y sus partidos fronterizos. La expansión de la ciudad ha trasladado, en los primeros años de la década del siglo XX, el tema suburbano fuera de los límites jurídicos y administrativos de la ciudad. El plan de la CEE ha buscado generar los medios para responder a esta expansión territorial (López-Goyburu, 2010).

A principios del siglo XX el tema suburbano se ha localizado dentro de los límites de la ciudad de Buenos Aires, los planes/planos sólo se centraban en resolver aspectos físicos de la ciudad como infraestructura, espacio público y aspectos edilicios mientras que el plan de la CEE ha manifestado la intención de actuar sobre el crecimiento de la ciudad. Se evidencia que el plan ha iniciado una visión superadora de la concepción estética que había sido planteada por los proyectos precedentes. Es la primera vez que se ha mostrado

la necesidad de considerar los partidos fronterizos como parte de la ciudad. El crecimiento metropolitano ha establecido la necesidad de definir las nuevas escalas y espacios de intervención. Esta nueva visión que ha sido introducida por Forestier, funcionario de la Municipalidad de París, que había sido convocado para elaborar una propuesta sobre los espacios verdes. Su sistema de espacios verdes ha sido concebido como una red metropolitana que asocia la ciudad y sus suburbios.

Si bien, como se ha reconocido en el plan, las propuestas se han centrado dentro de los actuales límites de la ciudad se ha aludido en reiteradas oportunidades al “Plano de Extensión”. Los planos de extensión “son los nuevos territorios susceptibles de ser incorporados a una comuna”. El plan ha considerado que se debe contemplar la anexión de los pueblos que circundan la urbe al ejido de la ciudad como ocurrió con Flores y Belgrano. Se ha considerado que “Avellaneda, Matanza, Lomas de Zamora, San Martín, Haedo, no pueden permanecer ajenos a los propios intereses de Buenos Aires puesto que, situados a lo largo de su cinturón urbano, están llamados a compartir su porvenir y ser en el presente fuentes de abastecimiento y tributarios de los servicios urbanos de la Capital Federal”. “Así, uniríanse a la topografía estética de la metrópoli, las diseminadas agrupaciones suburbanas, e iríase borrando -poco a poco- ese aspecto enojoso y desolado de los alrededores actuales” (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1925).

En el presente trabajo se ha podido tener una primera aproximación a una serie de lineamientos que han buscado actuar sobre el espacio de borde: la continuidad de los ejes infraestructurales a uno y otro lado de la avenida General Paz, la correspondencia de alturas y densidades a ambos lados del límite y la introducción de un sistema de espacios verdes que asocia la ciudad con sus suburbios. Desde la administración se ha planteado un modelo de ciudad cerrada, el borde planteado por el plan de la CEE se presenta como una barrera frente a la campaña a fin de resolver los problemas generados por la expansión de la ciudad. Sin embargo, la residencia suburbana y los espacios verdes propuestos por el plan han generado un espacio de amortiguación, una apertura de las fronteras. En esta misma línea, el plan del Gran Londres también establece un borde que ha buscado convertirse en una herramienta de contención al crecimiento urbano. Sin embargo, la delimitación que ha establecido el plan no se corresponde con la realidad construida; con la mixtura de usos urbanos permitidos dentro del *Green Belt* se pierde la claridad conceptual del término que implica la noción de contención urbana y preservación de los espacios rurales.

Como se ha podido observar, el plan de la CEE se presenta como una respuesta coherente y concreta que anticipa la existencia de un plan Regulador. Hacia fines de la década de 1920 la idea del plan Regulador y la necesidad de mirar más allá de los límites jurisdiccionales de la ciudad ya estaba sólidamente instalada en el medio político y técnico porteño (López-Goyburu, 2010).

Bibliografía

Abercrombie, Patrick. *County Plan of London*. 1943.

Abercrombie, Patrick. *Greater London Plan*. 1944.

Coppock, J. T; Prince Hugh C (ed.). (1964). *Greater London*. Londres: Faber and Faber Limited.

Gorelik, Adrián. (1998). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1930*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.

Hall, Peter. (1989). *London 2001*. Londres: Unwin Hyman.

Hall, Peter. (1994). *Abercrombie's Plan for London - 50 years on. A Vision for the Future*. Londres: Oldacres & Co Ltd.

Howard, Ebenezer. (1965). *Garden cities of To-Morrow*. Massachusetts: MIT Press.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS. (2003, agosto) *¿Qué es el Gran Buenos Aires?* [On line]. Disponible: <http://www.indec.gov.ar/nuevaweb/cuadros/4/folleto%20GBA.pdf>

Liernur, Jorge F. y Graciela Silvestri. (1993). *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870-1930)*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

López-Goyburu, Patricia. (2010). *Buenos Aires, una mirada desde el borde; imagen, idea y proyecto del límite urbano-rural desde su fundación hasta la actualidad*. Tesis de Máster no publicada, Universitat Politècnica de Catalunya, ETSAB, España.

Molina y Vedia, Juan. (1999). *Mi Buenos Aires herido. Planes de desarrollo territorial y urbano (1535-2000)*. Buenos Aires: A.B.R.N. Producciones Gráficas.

Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. (1910). *Censo general de población, edificación, comercio e industrias de la Ciudad de Buenos Aires 1909*. Buenos Aires: Compañía Sudamericana de Billetes de Banco.

Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Comisión De Estética Edilicia, Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio. (1925). *El Plano Regulador y de Reforma de la Capital Federal, Intendencia Municipal*. Buenos Aires: Talleres Peuser.

Munton, Richard. (1983). *London's green belt: containment in practice*. Londres: George Allen & Unwin.

Novick, Alicia. (2010). La ciudad y los grandes proyectos. En Kullock, David, Novick, Alicia (Coord.), *Debates sobre ciudad y territorio* (pp. 41-67). Buenos Aires, Noduko.

Novick, Alicia, Caride, Horacio. *Ciudad versus área metropolitana. Notas para una historia del gran Buenos Aires*. [On line]. Disponible: <http://www.unesco.org/most/dsp37nov.htm>

Revista de Arquitectura, Evolución del Gran Buenos Aires en el tiempo y en el espacio. (1955). Buenos Aires: S.C.A. N° 375.

Revista de Arquitectura, Evolución del Gran Buenos Aires en el tiempo y en el espacio. (1956). Buenos Aires: S.C.A. N° 376-377.

Sarmiento, Domingo F. (1970). *Facundo. Civilización y barbarie*. Madrid: Alianza Editorial.

Scobie, James R. (1977). *Buenos Aires. Del centro a los barrios 1870-1910*. Buenos Aires: Ediciones Solar.

Shmidt, Claudia. (2005). ¿Muralla o boulevard? Formas para una futura capital (1853-1890). En Batticuore, K. Gallo, J. Myers (Eds.), *Resonancias románticas. Ensayos sobre historia de la cultura. Argentina 1810-1880* (pp. 269-279). Buenos Aires: Eudeba, UTDT.

Suárez, Odilia E. (1986). *Planes y Códigos para Buenos Aires 1925-1985*. Buenos Aires: Secretaría de Extensión Universitaria, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.

Vapñarsky, César A. (2000). *La Aglomeración Gran Buenos Aires. Expansión espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991*. Buenos Aires: Eudeba.