



ENTRE LA VIALIDAD Y LA CALLE BARRIAL. PLANOS Y MAPAS EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES (1920- 1960)

GÓMEZ PINTUS, Ana; MINATTA, Florencia

agomezpintus@gmail.com; flor.minatta@gmail.com

Instituto de investigación, Historia y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad (HiTePAC), Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UNLP
(d)La representación del espacio: diálogos entre teoría y praxis.

Resumen

Desde mediados de la década de 1930, acompañando el escenario dinámico de la expansión metropolitana de Buenos Aires se reconoce un notable incremento en la producción de mapas comerciales que se enfocan en las vialidades: carreteros, callejeros y mapas para el turismo que presentan un panorama muy diverso, en cuanto a los modos de producción y los usuarios a los que pretendían llegar.

¿Quiénes dibujaban estos mapas? ¿Cuáles eran los objetivos? Y, por último, ¿qué se dibuja cuando se piensa en los diferentes niveles de aproximación?

Sintéticamente, el estudio que aquí planteamos propone mostrar de manera exploratoria, un primer panorama en relación con el corpus de mapas viales. Desde diferentes niveles de aproximación, el objetivo de los planos, mapas y guías disponibles cubría un abanico de necesidades amplio, que iban desde brindar un servicio a los nuevos habitantes del suburbio, al número creciente de automovilistas, hasta producir información interna, a escala local para gestión del tendido vial dentro de las propias oficinas del Estado en sus diferentes niveles de actuación.



Se trata en un primer momento de responder a algunos temas planteados, de analizar los mapas junto a su contexto de producción, y a proponer una primera categorización sintetizando las particularidades de cada grupo.

Palabras clave

Cartografías, Mapas Viales, Productores, Gran Buenos Aires

Entre la vialidad y la calle barrial. Planos y mapas en la Región Metropolitana de Buenos Aires (1920-1960)

“Tres cosas necesita nuestra república: caminos, caminos, caminos.”

Esto reclamaba en 1925 la revista de automovilismo; para el año 1932 existían en Argentina 420.820 automóviles (CDN-DS, 06/07/1932, 646-49). A juzgar por lo que muestran las cartografías, en menos de dos décadas, los deseos de los automovilistas se estaban cumpliendo.

Este trabajo propone un acercamiento a las cartografías viales o mapas camineros del GBA que se construyeron entre las décadas de 1920 y 1960. En el marco de un proceso de modernización del país, que incluía una transformación económica, social y territorial, se fue conformando un escenario permeable a la producción de imágenes y cartografías que se constituyeron en datos necesarios para entender la ciudad moderna (Fritzche, 1996).

En Argentina, la existencia de mapas, guías comerciales, planos callejeros y planos de caminos, que son los que en esta oportunidad nos convocan, deben entenderse por un lado como producto de una renovación en las tecnologías que posibilitó la reproducción de imágenes en cantidad creciente y con mayor nivel de calidad (Gené y Malosetti Costa, 2013). Al igual que se vincula con el creciente mercado automotriz (Ballent, 2005; Piglia, 2014; Rocchi, 2007). El automóvil se imponía como medio de transporte del siglo XX, en efecto, en la década del veinte se registró un importante crecimiento del parque automotor: hacia el comienzo de esos años se tomaba nota de un total de 15.979 vehículos importados entre automóviles y camiones (15.463 automóviles y 516 camiones), que hacia el final del decenio se elevaban a 90.396 unidades (68.859 automóviles y 21.537 camiones).

La cuestión de los caminos, rápidamente pasó a formar parte de la agenda de los gobiernos surgidos del golpe de 1930, que asumieron el tema como un



problema público urgente.¹ Como destaca Ballent, en esta década, el camino actualizó un anhelo del siglo XIX: el de conformar un país moderno e integrado, idea que anteriormente había estimulado el trazado de los ferrocarriles.² Puesto en cifras, en 1932 el país disponía solo de 2.000km de tránsito carretero permanente, para 1944 la red nacional se había ampliado a casi 6.000km, con más de 3.000 en construcción, a los que se sumaban aproximadamente 8.000km de caminos provinciales (Ballent y Gorelik, 2001). De manera generalizada, puede esgrimirse que el sistema de caminos fue pensado integralmente desde el Estado, que incrementaba su acción modernizadora sobre el territorio.³

Desde una perspectiva más amplia, estos mapas cobran nuevos sentidos si los miramos dentro del escenario dinámico de la expansión del área metropolitana de Buenos Aires, en donde se pone de manifiesto la necesidad de una mirada crítica sobre la cartografía, mostrando la compleja relación que se teje entre mapas, territorios, saberes y culturas y a partir de la cual es posible advertir que los mapas a la vez que registran los territorios existentes se convierten en condición de posibilidad para su transformación (Harley 2005; Lois 2014; Novick, Favelukes, Vecslir 2015).

La pregunta central es quiénes dibujan estos mapas, cuáles son los objetivos y por último, qué se dibuja cuando se piensa en los diferentes niveles de aproximación.

En relación con lo anterior, la investigación se entronca con una línea historiográfica que clama por recuperar las historias mínimas, el análisis de los suburbios, los bordes desde sus propios términos (Novick y Favelukes, 2019; McManus, y Ethington, 2017) en contraposición a una tendencia centralizadora que durante años miró y estudió a estas áreas como “lo diferente”, “lo otro”, fortaleciendo cierta crítica valorativa desde la ciudad.

Como hipótesis de trabajo proponemos que existe un primer momento en que las cartografías dibujan Caminos de Acceso, o Caminos de Buenos Aires y sus alrededores que se despliega entre 1920 y 1945, y en el cual, muchas veces, el territorio es mostrado como un plano base abstracto, que otorga escasa relevancia a la escala local. Qué pasa cuando hacemos zoom sobre las “cartografías locales” o, más justo sería decir, imágenes en la escala de los partidos. Aquí la información que se recopila es más diversa, como resultado de escenarios locales más complejos.

Si las cartografías a gran escala, producidas por grandes imprentas radicadas en la Capital despliegan principalmente rutas nacionales y provinciales, en la

¹ Piglia, 2014, pp. 135-136;

² Ballent, 2005, pp. 828-829.

³ Ver Jáuregui, A, (2013), Gruschetsky, V (201?)



escala local encontramos “agrimensores del suburbio” (Favelukes; Gómez Pintus, Novick, 2019), pero también planos de partidos para el uso de sus oficinas, etc.

En cuanto a la metodología, se propone un abordaje multiescalar (Solà Morales, 1997; Hidalgo, Rosas, Estrabuchi, 2011). Este trabajo recupera las cartografías de caminos de acceso, producidas por compañías gráficas, imprentas e instituciones que operan desde la Capital, junto a “planos menores” producidos en el ámbito comercial y unas cartografías dispersas que tienden a mostrar lo que está pasando en la escala local.

Para dar cuenta de este desplazamiento trabajamos con un relato diacrónico en donde se despliegan las siguientes cartografías:

1- el plano de “Carreteras de los alrededores de la Capital Federal”, del Ministerio de Obras Públicas, Dirección Nacional de Vialidad de la Nación (1932); 2- el plano de los “Caminos Principales y los Ferrocarriles de los alrededores de Buenos Aires”, ejecutado para el Periódico La Prensa (1934); 3- el plano publicado por el Automóvil Club Argentino (ACA), en Colaboración con la Dirección Provincial de Vialidad, bajo el título “Mapa de la Provincia de Buenos Aires. Red Caminera” (1939); 4- el Plano “Red Caminera de los alrededores de Buenos Aires”, de la Imprenta Peuser (1950); 5- los Planos Catastrales de Randrup, editados por su dueño (Randrup) entre (1940-1950); 6- Libretas de Campo de la DPV (circa 1934).

El estudio que aquí planteamos propone abordar mapas-temas de manera exploratoria, despliega un primer panorama en relación con el corpus de mapas viales, que no pretende ser exhaustivo, y que sin embargo recupera y pone a la vista materiales novedosos.

Mapas suburbanos

A partir de los años veinte, la acumulación de mapas oficiales, mapas desplegados, guías del callejero, mapas editados para los suplementos de los periódicos y folletos con planos parciales, guiaron y confundieron a quienes transitaban GBA, y en gran medida, moldearon la naturaleza de la experiencia metropolitana. Veamos cómo esta selección de planos da cuenta de diferentes visiones que se construían para el sector.

Esta primera sección de planos suburbanos despliega de manera resumida cuatro piezas cartográficas (Favelukes, 2019). Su selección responde a la necesidad de mostrar el panorama diverso de mapas que se imprimían sobre el mismo territorio, de manera de echar luz sobre los diferentes productos.

En efecto, el plano 1, **Carreteras de los alrededores de Capital Federal** (*Figura 1*). 1932 República Argentina, Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puentes y Caminos de la Nación. Ubicación: MOPBA. Este plano



desplegable, impreso sobre papel blanco, en escala 1:400.000, se centra, principalmente, en reconocer carreteras nacionales, provinciales pavimentadas y mejoradas. Se comprende más como un plano genérico, que comunica información oficial, de rápida lectura, y que presenta un panorama general del estado de los caminos.⁴

Figura 1: “Carreteras de los alrededores de la Capital Federal”, Ministerio de Obras Públicas, Dirección Nacional de Vialidad, 1932



Fuente: Archivo de Geodesia. Instituto de Investigaciones Históricas. MOP

2- En el segundo plano, “**Mapa de la Pcia. de Bs. As. Red caminera 1939**” (Figura 2) producido por el Automóvil Club Argentino (ACA)⁵, junto con la colaboración de la Dirección Provincial de Vialidad, están representados los tejidos de los barrios y pueblos y los caminos rurales, aunque por su escala (..)

⁴ Para más detalles sobre el funcionamiento del Ministerio de Obras Públicas, ver Fernández, N (2014)

⁵ El Automóvil Club Argentino, nació como una institución civil, y lentamente fue incorporando representantes en el Consejo de Vialidad de la Provincia. En consonancia la ampliación de las redes del ACA, la creación de una Oficina Técnica Topográfica y al crecimiento de sus funciones en los años treinta, que se tradujeron en una íntima relación con el estado y estimuló el rol de la difusión cartográfica. (Piglia, 2014).



y definición gráfica parece que el trabajo del ACA consistió en tomar un plano base que no fue actualizado en relación a ese tema.

Figura 2: “Mapa de la Provincia de Buenos Aires. Red Caminera”, Automóvil Club Argentino en colaboración con la Dirección Provincial de Vialidad, 1939



Fuente: Archivo de Geodesia. Instituto de Investigaciones Históricas. MOP

3- En el contexto modernizador al que referimos, también los periódicos funcionaban como productores y promotores de información vial, entendida en el marco de interés del ciudadano moderno. En este contexto, el periódico La Prensa, fundado en 1864, publicó en 1932 el **Plano de los caminos principales y los ferrocarriles de los alrededores de Buenos Aires** (Figura 3). Ejecutado especialmente para La Prensa, por el cartógrafo Oscar Novella.



Figura 3. “Caminos Principales y los Ferrocarriles de los alrededores de Buenos Aires”, Periódico La Prensa, 1934



Fuente: Archivo de Geodesia. Instituto de Investigaciones Históricas. MOP

4- Dentro de los mapas comerciales, la producción cartográfica de la primera mitad del siglo XX estaba liderada por imprentas en su mayoría alemanas. La Casa Peuser⁶ editó en 1950, la Guía Peuser de Turismo, con 470 páginas. Incluía un plano desplegable bajo el título “Red Caminera de los Alrededores de Buenos Aires” (Figura 4).

⁶ Ver, Costa, M. E. *Políticas editoriales en torno al libro ilustrado e iniciativas privadas de gestión cultural: Kraft y Peuser (1940-60)*. Tesis de maestría inédita. UP. 2014.



Figura 4. “Red Caminera de los alrededores de Buenos Aires”, Imprenta Peuser, 1950



Fuente: Archivo del autor.

Si bien los trazados locales aparecen, resulta imposible usar este tipo de cartografía como guía local. Es decir, para quien se adentra en las vías residenciales, más bien parece cubrir el uso más general de quienes deban atravesar el área.

En síntesis, todos estos planos obedecen a una escala “de tránsito”, en su mayoría no se dibuja el Área de la Capital que solo aparece como forma coloreada y en algunos casos atravesada por la continuación de los FFCC y los caminos de acceso. El Gran Buenos Aires como sector compacto sobre el que atraviesan diferentes líneas de colores. Más o menos comunicativos, dependiendo del uso gráfico, colores, etc., producen una imagen abstracta, resumida de GBA.

El salto de escala

Como contracara, hasta donde se pudo verificar, no existieron mapas viales que reconstruyeran sistemas de movilidad local.

Las formas de tránsito desde los partidos solían ser parte de los problemas cotidianos de los habitantes. Así se involucraban diverso tipo de actores: los



periódicos y semanarios que se publicaban en los partidos funcionaban como caja de resonancia de las problemáticas más cotidianas que se resolvían en este ámbito, los agrimensores del suburbio que eran parte de un grupo de agentes que, junto con loteadores, rematadores y otros privados visitaban oficinas municipales e inmobiliarias en busca de datos, al igual que las instituciones centralizadas también recogen información.

Desde los escenarios locales era común que la prensa reprodujera los debates y las quejas que en relación con la vialidad se producían en diferentes áreas suburbanas.

“Urge la pavimentación del camino que une a González Catán con la Ruta Nacional N°3.” (El mirador de la matanza. Noviembre de 1940)

Otra gran obra vial: El camino de Cintura. Entre las obras viales en cuya realización se encuentra empeñado el Gobierno de La Provincia de Bs As, este camino es el que más ha de contribuir al progreso y engrandecimiento del Partidos de La Matanza. (Diario El Mirador de La Matanza, año 1937. p 5)

El partido de La Matanza, en su frente a la Avenida, Gral. Paz, abarca una extensión lineal de 7.500mts, que comprende aproximadamente 60 cuadras, es decir, 60 posibilidades de entradas y solo es abordada por unas pocas rutas: Díaz Vélez, Provincias Unidas, Crovara, Autopista General Richieri y dos o tres más de menor importancia y de poca longitud (El pago de La Matanza, “La vista hacia el futuro”, 8 de julio de 1956)

5- Desde esta mirada, se destacan los planos de Randrup, a pesar de no ser una cartografía especializada, marca las vialidades desde adentro, observando la realidad local.

A inicios de la década del cincuenta fue presentado el conjunto de “**Planos Catastrales del Gran Buenos Aires**”, editados durante una década por Máximo Randrup⁷ que presentan los 18 partidos de los alrededores de la Capital Federal que por esos años formaban el gran Buenos Aires⁸. El conjunto de esos mapas es heterogéneo, pues difieren en formas y contenidos entre sí y permiten pensar en un proyecto que no fue preconcebido de manera unitaria, sino que avanzó de manera episódica. Eso se pone de manifiesto en

⁷ Publicación no oficial. El presente plano ha sido confeccionado con datos obtenidos en Instituciones oficiales, escribanías, martilleros y particulares.

⁸ Avellaneda y 4 de Junio; Gral. San Martín; Lomas de Zamora; Vicente López; Quilmes; San Isidro; 12. Morón; Matanza (urbano y rural); Alte. Brown; Florencio Varela; Gral. Sarmiento y Pilar (parte); E. Echeverría (urbano y rural); Moreno I y II; Merlo, I, II y III; San Fernando; Las Conchas; San Vicente; Gral. Rodríguez y Duplicados. En el borde inferior de la portada se lee el nombre del editor, la dirección de su estudio, y la leyenda “planos no oficiales”.



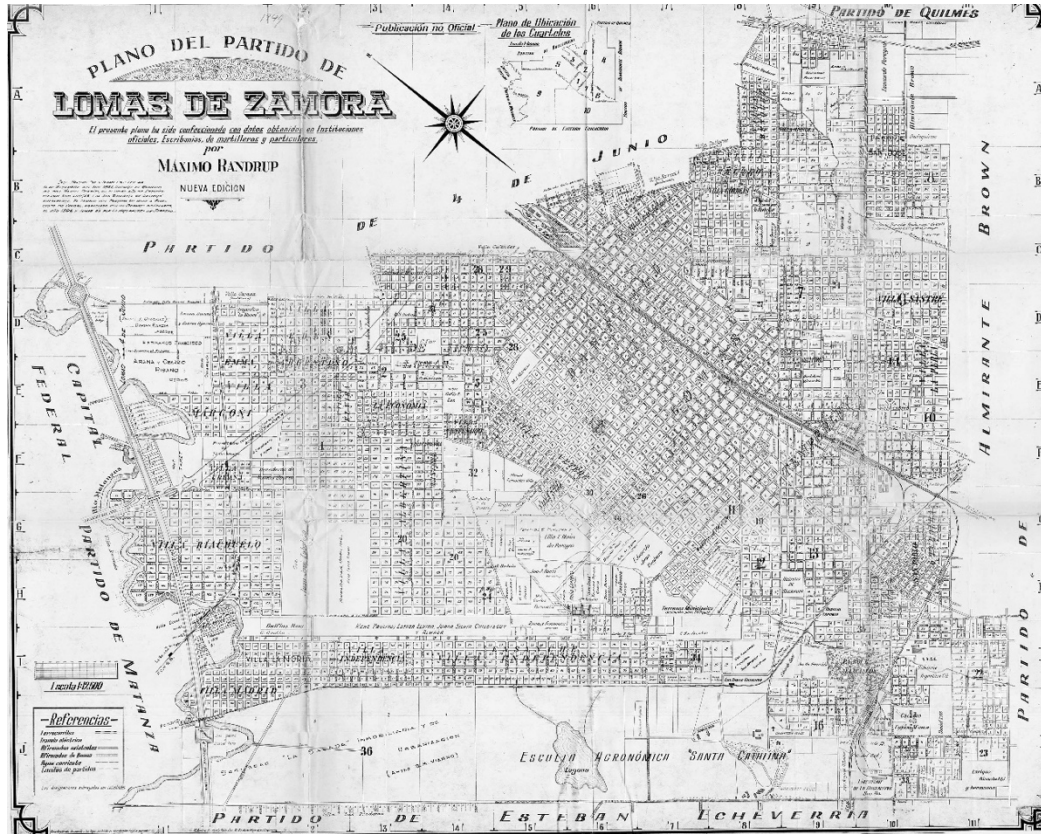
los diferentes años de edición para cada partido, las diversas escalas utilizadas (entre 1:10.000 y 1:20.000) y el tamaño variable de los planos.

Esa heterogeneidad es visible también en la multiplicidad de elementos que recogen las láminas. La principal información refiere al manzanero y a los datos del parcelario urbanizado, sus dimensiones y las fracciones rurales sin subdividir. Rodeando el área catastrada aparecen: croquis de circunscripciones, fracciones en recortes como suplemento de área rural y listado de estaciones, o un registro de redes sanitarias y de agua corriente (en construcción o proyectadas), datos del estado de pavimentación. Si tomamos el plano de Lomas de Zamora, publicado en 1949, de 110 x 90cm de ancho, escala 1:12.500 (*Figura 5*), se consignan los límites jurídico administrativos de los partidos, la red ferroviaria y sus estaciones, la red vial –rutas, calles, caminos rurales- calles afirmadas de Bonos de Pavimentación, la traza de algunos cursos de agua, una breve descripción histórico-jurídica de la formación y transformación del partido, además de su superficie total. Y, en ocasiones, se registran también los equipamientos e instituciones de relevancia –como clubes de golf, industrias, escuelas– y las jerarquías urbanas –ciudades cabecera, poblados y barrios–.⁹

⁹ Favelukes, Gómez Pintus, Novick (2019)



Figura 5. “Plano Catastral de Lomas de Zamora”, Randrup, 1949



Fuente: Archivo de Geodesia. Instituto de Investigaciones Históricas. MOP

Esta cartografía, que recopilaba y reunía en cada plano información proveniente de diversas fuentes, no puede ser considerada como vial, y aun así, pudo incorporar registros mucho más precisos que los planos mencionados en el primer grupo. Como indicamos, en la cartela correspondiente a la información vial, se reconocen varias lecturas, entre las que aparece la calle afirmada con bonos. Esta precisión, que da cuenta de un conocimiento local, de los procesos, que solo tenían los agrimensores del suburbio, es posible debido al trabajo profundo que realizaban algunos profesionales especializados, y con los contactos necesarios.

Los mencionados bonos hacen referencia a la ley n 3943 en donde el Poder Ejecutivo de la Provincia autoriza la emisión (de acuerdo a la ley de 1911) de bonos por 50.000 pesos Moneda Nacional para obras de pavimentación de un grupo de partidos y especificando algunas de las obras que deben realizarse:

1. de Lomas de Zamora a Quilmes, partiendo de la esquina de Almirante Brown y Paneo, siguiendo por esta última hasta encontrarse con el camino a Avellaneda. La calzada será de 8 m de ancho.
2. De la calle Garibaldi y



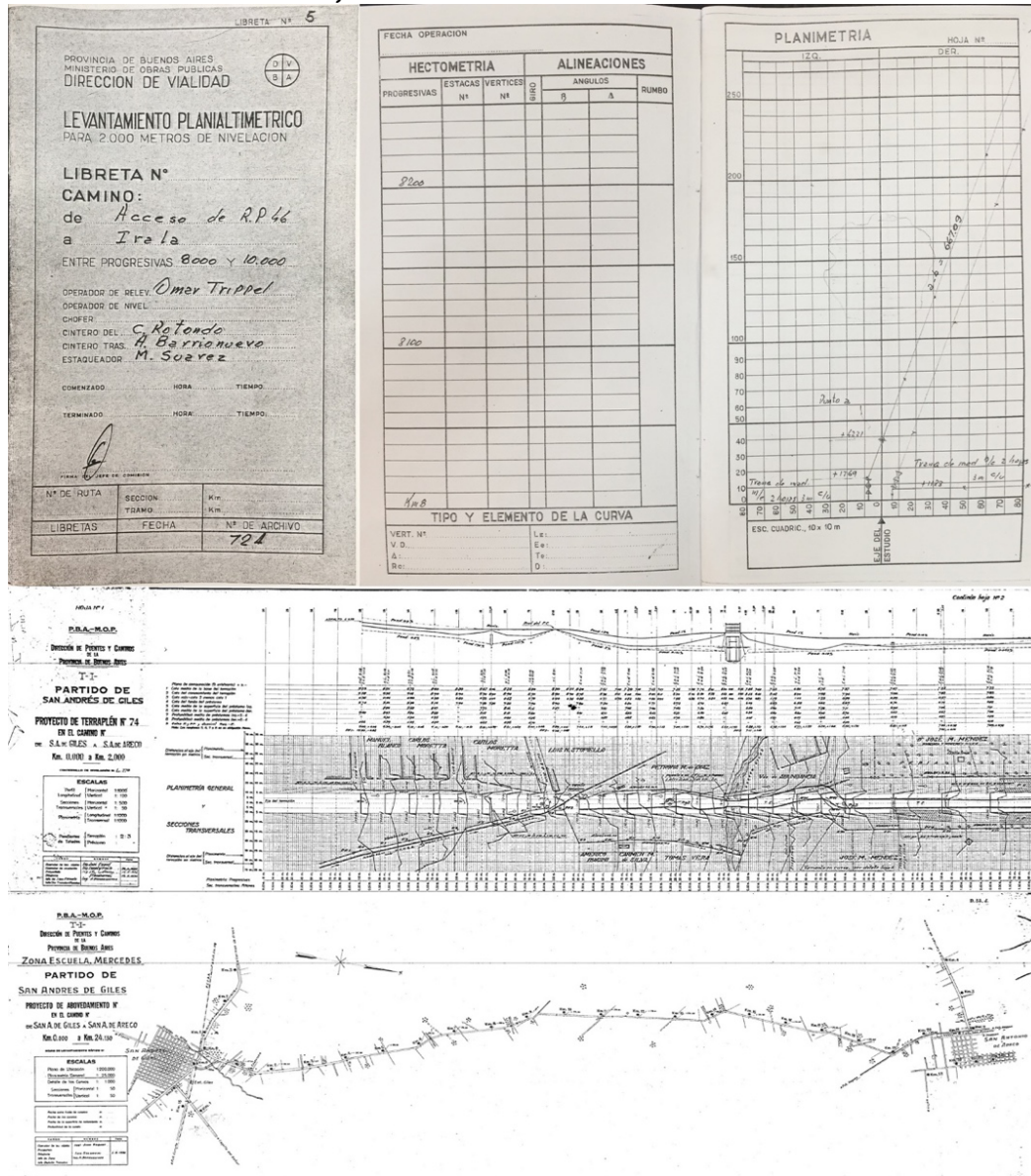
Necochea hasta la escuela de Agronomía de Santa Catalina, el pavimento será de H° armado de 8 m. (Ley de bonos de pavimentación. Ley N 3943).

Puestos en un mapa, es posible observar que estos tramos van cubriendo áreas vacantes, que unen puntos importantes, muchas veces no cubiertos dentro de la vialidad nacional. Dando cuenta también del cambio de escala que implican estas vialidades más preocupadas por lo local, por esta necesidad del conocimiento en primera persona de los territorios, que se registran uno a uno dentro de la lógica de las particularidades.

6- Así como Randrup reproduce la vialidad a escala micro, trabajando con los datos obtenidos posiblemente en los propios diarios, sobre cómo se pavimenta, otras instituciones relacionadas a la vialidad también la relevaban. Un ejemplo son las libretas de campo utilizadas por los topógrafos de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires para volcar la información técnica del sector por el cual se abriría un nuevo camino, funcionaban como la base que, reinterpretada en la oficina, permitía traducir de manera gráfica estos datos que daban cuenta del área – rural y/o urbana – y de la situación de borde presente en cada sector. Estas libretas, que organizaban la forma en que los topógrafos volcaban la información, se archivaban junto a los planos que surgían como resultado de ese relevamiento y sólo en ocasiones especiales se reunían las libretas y los planos por sector en croquis más grandes que dibujaban la red provincial, entendiéndose como el resultado de una necesidad interna de ir demostrando el avance de los caminos que ellos mismos producían (*Figura 6*). Es así, que podemos decir que se abre un nuevo panorama, en el cual se produce un cambio de escala que incluye a los vecinos, a privados, al poder Municipal y a actores provinciales, en donde cada uno van dibujando la transformación de la red de calles como parte de informes, planos y esquemas de trabajo que se constituyen en documentos que permiten seguir avanzando.



Figura 6: Libretas de campo y sectores parciales relevados, Dirección Provincial de Vialidad, 1934



Fuente: Dirección de Vialidad, Provincia de Buenos Aires.

Conclusiones

Iniciamos el recorrido hablando de caminos, de las cartografías que los representan y de los territorios que describen.

Desde lo metodológico, el corpus de planos diversos muestra que estos obedecían a objetivos particulares y, consecuentemente, a diversas escalas de



aproximación que a priori condicionaban el tipo de información o, también puede decirse, profundidad de los problemas a tratar.

En cuanto a una primera clasificación, si bien todos mostraban caminos y vialidades, el primero se comprende como plano oficial, producido por los propios técnicos de las instituciones del estado provincial. El segundo, responde más abiertamente a una lógica de difusión y propaganda de la vialidad nacional. Por último, los planos comerciales, tanto los publicados en La Prensa como los producidos por las grandes imprentas (Peuser) respondían directamente a las necesidades de los nuevos consumidores: hombres y mujeres modernos que transitaban los caminos, al tiempo que buscaban estar al tanto de los nuevos lugares de turismo, de los sitios de moda y las tendencias que provenían de Europa y Estados Unidos.

Muy diferentes objetivos se reconocen en las cartografías que dibujan las vialidades locales. En principio no puede decirse que exista un correlato de lo mostrado en relación a las vialidades locales. Las mismas, son planos de trabajo, en blanco y negro, que obedecen a la lógica de recopilación de información diversa, pero particularizada o la necesidad de las instituciones provinciales de producción del mismo territorio.

Desde otra perspectiva, se demuestra que las cartografías “centrales” dibujan sistemas de caminos, mientras que la escala local se dirime entre privados y autoridades locales.

Lo que se muestra en los planos del GBA son fundamentalmente sistemas viales, que reúnen a las vías nacionales, ejecutadas, “pensados” desde la Oficina Nacional de Vialidad; en segundo lugar por los trazados de la Vialidad Provincial, mientras que la acción de los Municipios obedece más a una lógica de la necesidad: unir destinos importantes; generar tramos de unión entre las calles de tránsito local y las rutas, o ir completando tramos importantes por ser acceso a instituciones, escuelas, hospitales. Raramente, estas acciones menores son representadas en las cartografías de gran escala, producidas desde la lógica centralizada. Estas cartografías –y los caminos y territorios que representan– toman una escala gráfica que varía entre el 1: 400.000 y el 1: 800.000. Mientras que los planos de sectores menores trabajan en 1:25.000 y de allí para abajo. Así, el cambio de escala es también un cambio cualitativo, que obedece como adelantamos, a los objetivos del mapa y a la posibilidad de profundizar la información que se quiere transmitir.

Los primeros mapas desplegados ofrecen una primera aproximación a la expansión, destinados a quienes atraviesan el área, brindando información general sobre un sector que comienza a hacerse visible para los porteños como paseo turístico.



Hacia los años treinta el interés no reside en los suburbios o bordes en sí mismos, sino en sitios concretos (ya sea productivos o de recreo) a los que hay que llegar. Se vuelven imprescindibles los recorridos punto a punto, y esto es lo que predomina en las “cartografías de tránsito”. Al mismo tiempo, los suburbios crecen, se convierten en sitios de residencia estable, con especificidades propias, que no son registradas en la cartografía a gran escala, sino por los “agrimensores del suburbio”.

Bibliografía

Ballent, A. (2005) Kilómetro cero: La construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”* Tercera serie, núm. 27, 1er. semestre 2005.

Ballent, A. y Gorelik, A. (2001) Capítulo V: País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis. Cattaruzza, A (dir.) *Nueva Historia Argentina*. Tomo VII. Crisis Económica, avance del Estado e Incertidumbre Política. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

Costa, M, E. *Políticas editoriales en torno al libro ilustrado e iniciativas privadas de gestión cultural: Kraft y Peuser (1940-60)*. Tesis de maestría inédita. UP. 2014.

Favelukes, G. (2019) “Mapas comerciales, entre lo oficial y el mercado. Una mirada a los planos callejeros de la Capital y su expansión. 1836-1955”, en Jornadas 140 años del IGM, La Plata, Facultad de Arquitectura, UNLP. (sin publicar).

Favelukes, G; Gómez Pintus, A; Novick, A. (2019) Figuraciones del suburbio. Mapas comerciales y expansión metropolitana en el Gran Buenos Aires. 1940-1950. En: *EGA (expresión gráfica arquitectónica)*, recuperado el 4-12-2019

doi: 10.4995/ega.2019.10952

Fernández, N. (2014) “Estado, administración y procesos políticos. El Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires entre 1917 y 1943”. *VIII Jornadas de Sociología de la UNLP. Ensenada, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación*, 17 Universidad Nacional de La Plata. Recuperado de: <http://jornadassociologia.fahce.unlp.edu.ar/viii-jornadas-2014/PONmesa18FernandezN.pdf>

Fritzche, P. (1996). *Berlín 1900 prensa, lectores y vida moderna*. Buenos Aires: Siglo XXI.



Gruschetsky, V. (s/f) Una aproximación a la acción estatal a través de su producción material. El proyecto de la Avenida General Paz (Buenos Aires, 1887-1941). Recuperado de:
https://www.academia.edu/23624902/Una_aproximaci%C3%B3n_a_la_acci%C3%B3n_estatal_a_trav%C3%A9s_de_su_producci%C3%B3n_material._El_proyecto_de_la_Avenida_General_Paz_Buenos_Aires_1887-1941

Harley, J. (2005) *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*. México: Fondo de Cultura Económica.

Jáuregui, A. (2013) Obras públicas y eficiencia burocrática (1932-1943). *Travesía*, 14-15. Recuperado de: <http://www.travesia-unt.org.ar/pdf/numero14/04-jauregui.pdf>

Lois, C. (2014) *Mapas para la Nación. Episodios en la Historia de la Cartografía en Argentina*. Buenos Aires: Editorial Biblos.

Malosetti Costa, L. y Gené, M. (Comp.) (2013) *Impresiones porteñas. Imagen y palabra en la historia cultural de Buenos Aires*. Buenos Aires: Edhasa.

McManus, R. y Ethington, P.J. (2017) Suburbs in transition: new approaches to suburban history. *Urban History*, n. 34(2), p. 317-337, 2007.

Novick, A; Favelukes, G. y Vecslir, L. (2005) Mapas, planes y esquemas en la construcción del Gran Buenos Aires. *Revista Anales del IAA*, n ° 45, *Sentidos de la imagen*. Pp. 55-72. Recuperado de:
<http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/162>

Piglia, M. (2014) *Autos, rutas y turismo. El automóvil club argentino y el estado*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Rocchi, F. (2007) *La americanización del consumo: las batallas por el mercado argentino, 1920-1945* (mimeo); Pablo Gerchunoff y Lucas Llach, *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*. Buenos Aires: Emecé.

Saavedra Martínez, C. (2016) Investigar desde la transcripción: redibujar y reescribir el “Plano Oficial de Urbanización de la Comuna de Santiago” de 1939. *Estudios Del Hábitat*, 14(2). Recuperado de:
<https://revistas.unlp.edu.ar/Habitat/article/view/e008>

Solà- Morales, M. (1997) *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Ediciones UPC.

Szir, S. (2013) *Arte e industria en la cultura gráfica*. Malosetti Costa, L. y Gené, M. (comps.). *Atrapados por la imagen. Arte y política en la cultura impresa argentina*. Buenos Aires: Edhasa.