

Buenos Aires y el río, evolución del borde costero

Costanera Norte



Materia: Historia Urbana de Buenos Aires

Catedra Dra. Arq. María Marta Lupano

Docentes Arq Jorge Purriños, Arq. Federico Falabella

Alumno: **Grégoire Beaumont**



Me interesé para este trabajo en el desarrollo de la costanera de Buenos Aires, en particular de la costanera Norte, que a lo largo del siglo XX ha cambiado mucho en su forma y en sus usos.

En efecto, me di cuenta en el trabajo práctico anterior de que la ciudad de Buenos Aires había ganado poco a poco territorio sobre el Río de la Plata, usando restos y tierras escavadas de distintos proyectos urbanos (subte, autopistas, trazado de la avenida 9 de Julio, etc.) o desastres (atentado a la AMIA de 1994). De esta forma, hoy la ciudad queda bastante alejada del Río, además del hecho de que la mayoría del borde esta ocupado por grandes equipamientos privados. En efecto me chocó un poco que hoy la ciudad de Buenos Aires no esté tan relacionada con su Río mientras que un siglo antes el borde costero tenía un uso mucho más público.

Por eso decidí investigar sobre el desarrollo de la costa, viendo lo que ha sido proyectado para ésta a lo largo del tiempo y lo que ha sido realizado de estos planes estratégicos, para ver cómo se generó esta pérdida de relación entre la ciudad y su Río.

Preguntas que guiaron mi investigación:

¿Cuáles fueron los planes estratégicos para la costa y qué resultado de estos?

¿Cómo los proyectos para la costa han poco a poco alejado la población del río?

¿Qué provocó este cambio de uso del borde costero?

¿Cómo grandes infraestructuras de transporte cortaron la relación entre la ciudad y el Río?



Desarrollo de la investigación

Presentación del objeto de estudio

Tener acceso a un río, al mar o a un lago, es decir, tener la posibilidad de pasear, bañarse o aun vivir al lado del agua, es en mi opinión un factor de buena calidad de vida. La presencia del agua en la ciudad genera a menudo espacios abiertos, de respiración, en los cuales se desarrollan paseos, parques y lugares de esparcimiento cuya población puede aprovechar.

La ciudad de Buenos Aires, instalada al borde del Río de la Plata, ha tenido la oportunidad de relacionarse con este. Se construyeron distintos balnearios y paseos costeros para que la población pueda disfrutar de esta larga extensión de agua. Estas fotografías reflejan el éxito que tuvieron estas infraestructuras públicas de esparcimiento y de paseo en la costanera sur en los años 1930.

Sin embargo, el desarrollo de la industria en los siglos XIX y XX, y el desarrollo económico que derivó de este, generó en muchas ciudades la construcción de puertos e infraestructuras industriales y de transporte al lado de los ríos, cortando la relación que tenía la población con estos.

El desarrollo industrial, económico y físico de la ciudad de Buenos Aires impactó mucho su costa, teniendo como consecuencia la pérdida de lugares de paseo o de esparcimiento públicos al borde del Río. En efecto hoy la costa es poco frecuentada, fragmentada y difícil de acceso desde la ciudad.

Pero los proyectos para la costa de Buenos Aires no siempre han sido de desarrollo industrial, económico o privado. También se plantearon proyectos a favor de una costa pública, verde, accesible; y en relación con el tejido residencial de la ciudad.

Veremos entonces en una primera parte como se ha desarrollado la costanera norte a partir del estudio de fotografías aéreas y de mapas antiguos, para mostrar qué generó entonces el alejamiento de la población porteña con el Río de la Plata.

Después en una segunda parte mostraremos lo que se ha proyectado para la costanera norte de Buenos Aires (del Puerto Nuevo en Recoleta, hasta el límite de la ciudad con la Provincia al norte) a partir del estudio de diferentes planos estratégicos: "Plano Regulador y de Reforma de la Ciudad de Buenos Aires" (1925); "Plan director para la Ciudad de Buenos Aires - Le Corbusier" (1940); "Plan Director para la Ciudad de Buenos Aires" (1960); "Plano urbano ambiental" (2008). Esta parte, en relación con la primera, permitirá ver qué se ha logrado de estos planes estratégicos y, al contrario, lo que no se cumplió.



Av. Costanera, Marzo 1930¹



Balneario municipal en Pto. Madero¹

¹ Fuente: Archivos de Diario La Nación

Desarrollo de la costa norte de Buenos Aires

Este recorrido del desarrollo de la costanera norte de Buenos Aires permite ver más en el detalle cuándo aparecieron los distintos equipamientos e infraestructuras que caracterizan hoy esta área. También muestra cuándo se ganaron terrenos sobre el Río de la Plata, rellenándolo con escombros generados por otros proyectos urbanos.

Entre 1910 y 1929, si bien no se ensancha la costa de Buenos Aires, su trazado se ve rectificado, más lineal y menos orgánico. Ya se puede decir entonces que al principio del siglo XX estaba proyectada una modificación de la costa; la aparición también del Puerto Nuevo en construcción al sureste, donde ya existía el complejo ferroviario de Retiro, en la foto aérea de 1929 lo refleja. A pesar de esta nueva infraestructura, si bien de tamaño importante, el borde costero queda en este periodo relacionado con la ciudad: el parque 3 de Febrero a esta época hace parte de la costa y más al norte el tejido de la ciudad casi llega al Río.

Luego la fotografía aérea de 1937 muestra un desarrollo importante de la costa. En efecto, aparecen sobre el río las tierras donde queda hoy el aeroparque y el Puerto Nuevo se ve ampliado. Sin embargo todos estos nuevos terrenos sobre el Río parecen todavía en proceso de desarrollo; más al norte se nota también la aparición de nuevas tierras pero sin una forma definida. Unas fuentes dicen que estas tierras serían las excavadas para la construcción de la actual línea B de subte.

Este mapa, si bien muestra un cambio importante en la morfología de la costa norte, destaca también que era un período de desarrollo de muchos proyectos, y que no se sabía bien lo que iban a ser estos nuevos terrenos ganados sobre el Río. Notamos sin embargo la aparición del Club de los Pescadores en el eje de la avenida Sarmiento; un primer intento de apropiación de la nueva costa por la población.



Vista aérea de Pto. Nuevo 1930



Obras de construcción de Pto. Nuevo 1912



Muelle del club de Pescadores 1937



Vista aérea Costanera Norte 1938

De la fotografía de 1937 al mapa de 1945 se destacan también muchos cambios: aparece un parque (de la Raza) y un aeropuerto en el último ensanche de la costa; aparece una nueva línea de tren a lo largo del antiguo trazado de la costa (actual línea FC Belgrano Norte); y el puerto parece terminado y muy consolidado. Al norte, el trazado de la costa parece todavía en proceso de ampliación. Aparecen también nuevos equipamientos en parcelas de grandes medidas en los terrenos donde queda hoy el estadio de River Plate. Entonces, todo este borde que diez años antes parecía sin uso se ve en este mapa bien definido. Sin embargo, porque es un mapa ("Carta Topografía de la Ciudad de Buenos Aires") no se puede decir si todo lo indicado estaba ya construido a la fecha de la elaboración del plano o en proceso de construcción está realmente realizada o si todavía está en construcción. Por fin, aunque aparece entre el Puerto Nuevo y el aeroparque un parque que parece ser una prolongación del Parque 3 de Febrero hacia la costa, ya se nota el desarrollo de un barrera entre la ciudad consolidada y el Río en esta área.

La fotografía área siguiente, de 1965, viene en parte confirmar esta suposición: el aeroparque se amplía en los terrenos del parque de la Raza y aparecen a lo largo de la nueva línea de tren, del lado de la ciudad, grandes parcelas ocupadas por galpones o clubes deportivos probablemente privados. Se nota también la aparición de la villa 31 aún existente, entre la zona portuaria y el complejo ferroviario de Retiro. Sin embargo, en los nuevos terrenos ganados al río que aparecen al noroeste se ve el desarrollo de dos equipamientos públicos: la ciudad universitaria y el balneario municipal. También en la dársena A más al sureste del Puerto Nuevo se nota la presencia de una plaza pública en relación a la plaza en frente de la estación de Retiro. Se nota entonces una dualidad de tipo de intervenciones urbanísticas alrededor de la costa norte entre 1945 y 1965: unas a favor de un acceso público al borde costero, y otras privadas que vienen a fragmentar el área.

En la fotografía aérea siguiente (1978) aparecen distintos elementos que vienen a subrayar el fortalecimiento de la frontera entre la costa norte y la ciudad: el trazado de una ruta ancha (actual autopista Pres. Arturo Illia) viene acompañar el del ferrocarril norte; la avenida Sarmiento, (que desde 1910 era una de las pocas en llegar directamente al Río) se ve ahora desviada por el aeroparque; también la zona portuaria parece más extendida hacia la ciudad, igual que la villa 31 a su lado. Por otra parte se nota dos pequeños ensanches del borde costero acogiendo programas de deporte (nuevos terrenos al norte) o todavía sin programa (ensanche entre el aeropuerto y el puerto).

La fotografía aérea siguiente (1989-si bien le faltan algunas partes), refleja también la pérdida de acceso a equipamientos y lugares públicos en la orilla del río: la plaza en la dársena A del puerto desaparece; el parque al este del aeropuerto se ve modificado y parece ahora privatizado; el balneario del Parque Norte se ve también privatizado (ver Artículo «La costa en proyectos» de Alicia Novik). Este último período refleja otro fenómeno que hizo que la costanera norte hoy sea poco accesible: la privatización de los terrenos.



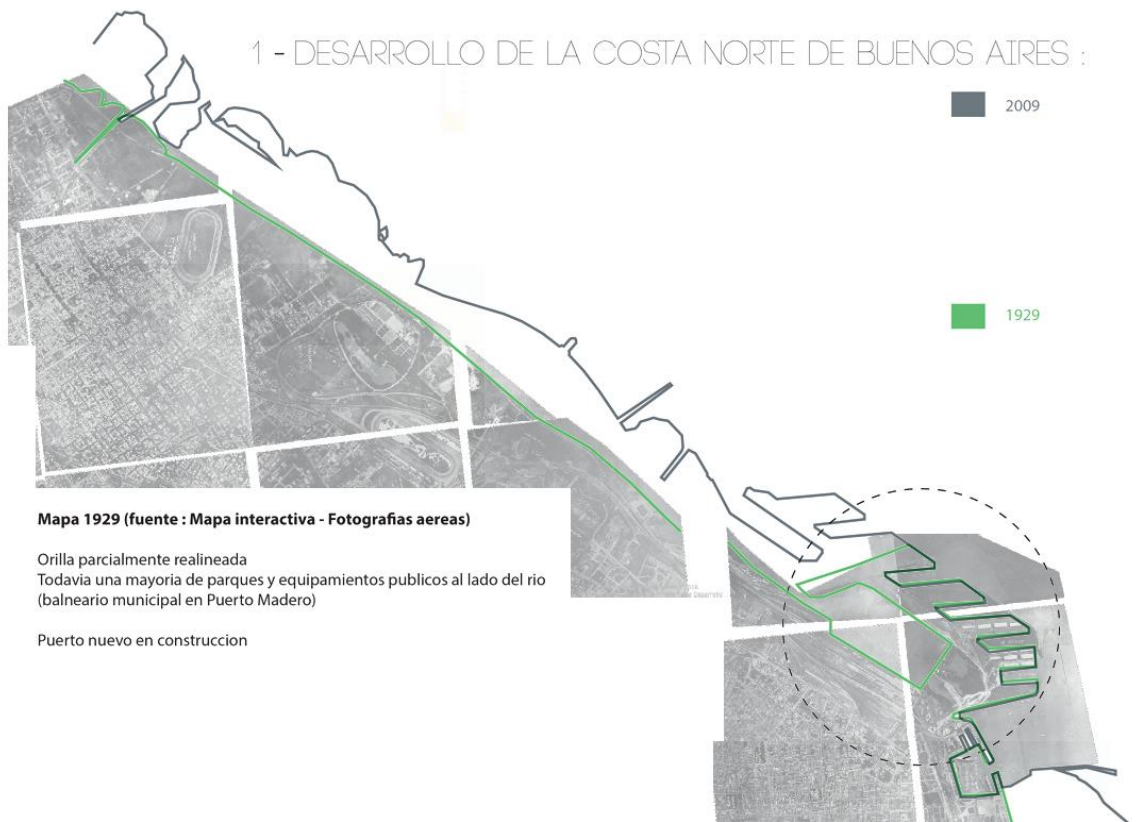
Vista aérea Pto. Nuevo 1930



Aeroparque 1962



Balneario Norte 1955



1 - DESARROLLO DE LA COSTA NORTE DE BUENOS AIRES :



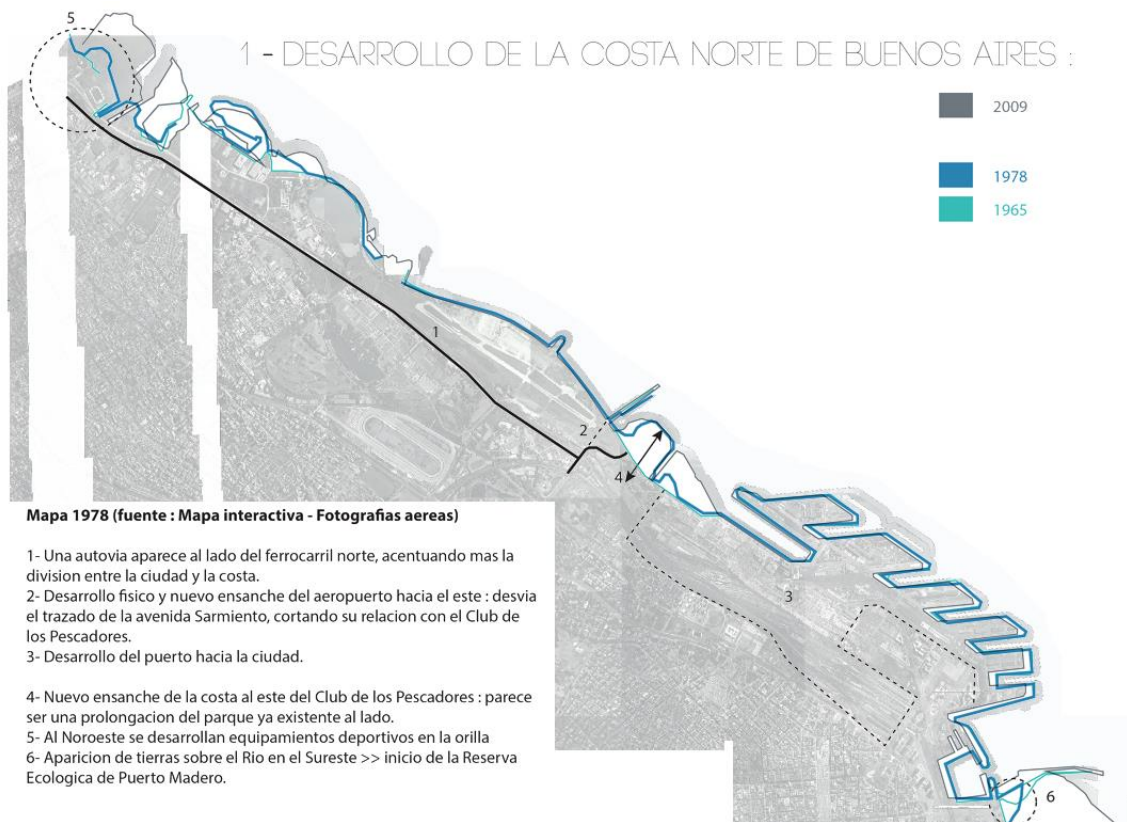
1 - DESARROLLO DE LA COSTA NORTE DE BUENOS AIRES :



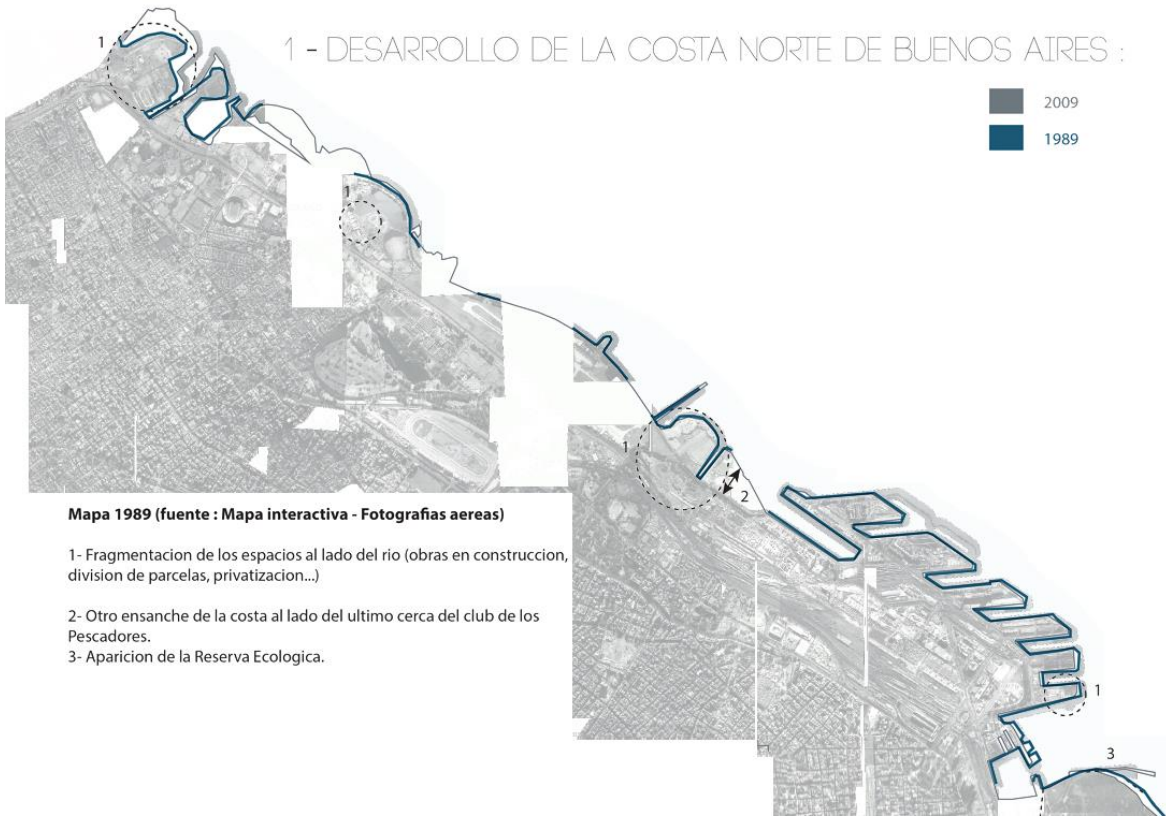
1 - DESARROLLO DE LA COSTA NORTE DE BUENOS AIRES :



1 - DESARROLLO DE LA COSTA NORTE DE BUENOS AIRES :

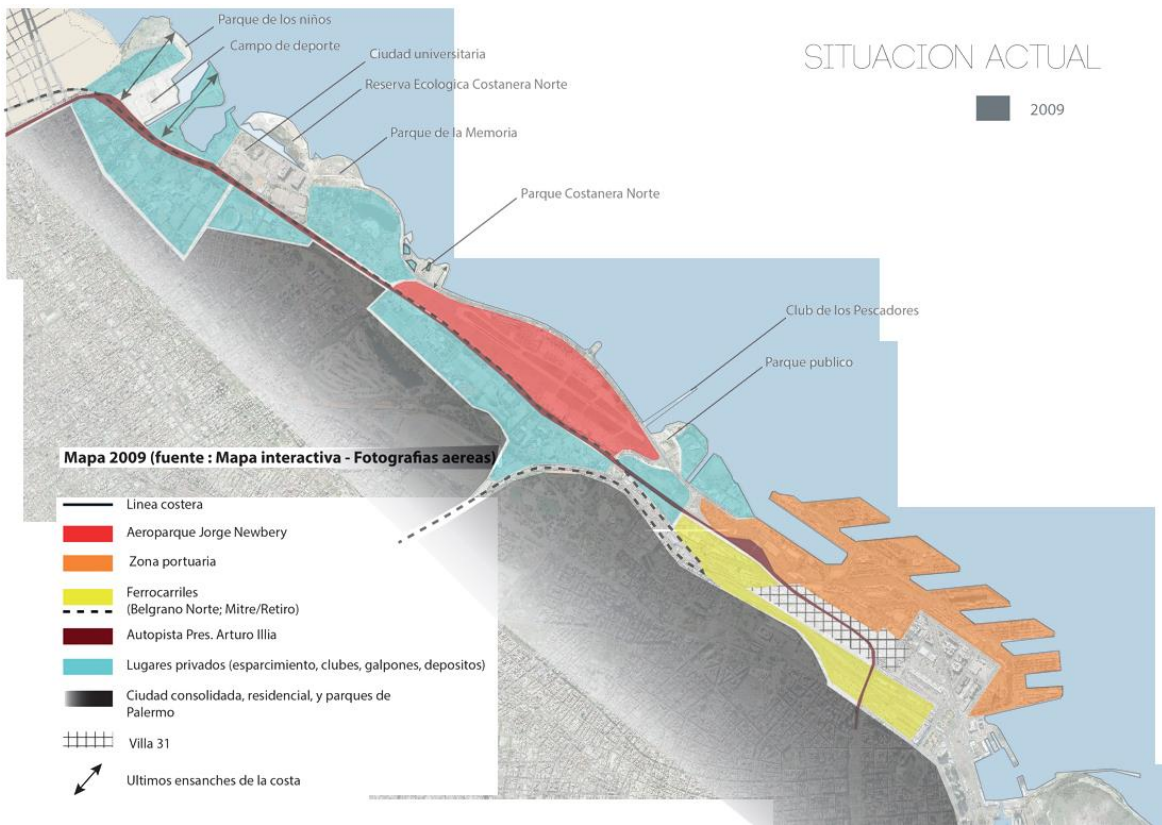


1 - DESARROLLO DE LA COSTA NORTE DE BUENOS AIRES :



Mapa 1989 (fuente : Mapa interactiva - Fotografias aereas)

- 1- Fragmentacion de los espacios al lado del rio (obras en construccion, division de parcelas, privatizacion...)
- 2- Otro ensanche de la costa al lado del ultimo cerca del club de los Pescadores.
- 3- Aparicion de la Reserva Ecologica.



Mapa 2009 (fuente : Mapa interactiva - Fotografias aereas)

- Linea costera
- Aeroparque Jorge Newbery
- Zona portuaria
- Ferrocarriles (Belgrano Norte; Mitre/Retiro)
- Autopista Pres. Arturo Illia
- Lugares privados (esparcimiento, clubes, galpones, depositos)
- Ciudad consolidada, residencial, y parques de Palermo
- Villa 31
- ↗ Ultimos ensanches de la costa

SITUACION ACTUAL

2009

Para concluir sobre el desarrollo de la costa norte de la ciudad de Buenos Aires, dibuje este mapa intentando destacar los elementos que alejaron y siguen alejando la población porteña del Río de la Plata.

El Puerto Nuevo: aparece en el mapa de 1929 y sigue modificándose hasta 1978.

El Aeroparque: aparece en el mapa de 1945 y se amplia en lo de 1965.

La línea de ferrocarril Norte y el complejo ferroviario conectado al puerto y a la estación Retiro: la línea aparece en el mapa de 1945; el complejo ferroviario ya existe en el mapa de 1910 antes de que se ensancha la costa.

La autopista «Presidente Arturo Illia»: su trazado aparece en el mapa de 1978.

La falta de ejes relacionando directamente el tejido consolidado de la ciudad al borde costero: hoy quedan la avenida Sarmiento, la avenida La Pampa y la avenida Guillermo Udaondo.

La privatización de la costanera norte: muchos terrenos, aunque sean de programa de esparcimiento, son privados.

La distancia entre la ciudad consolidada y la costa: mientras que la costa de Buenos Aires haya ganado terrenos sobre el Río a lo largo del siglo XX, nunca el tejido consolidado de la ciudad avanzó hacia el Río.

A pesar de todo quedan espacios de acceso público a lo largo de la costa: la ciudad universitaria, la Reserva Ecológica Costanera Norte, el Parque de la Memoria, todas las infraestructuras para los pescadores, etc...

Pero vamos a ver ahora lo que ha sido proyectado por la Costanera Norte a través el estudio de distintos planos estratégicos para la ciudad de Buenos Aires del siglo XX.



Planes estratégicos

Plan Regulador y de Reforma de la Ciudad de Buenos Aires (1925)

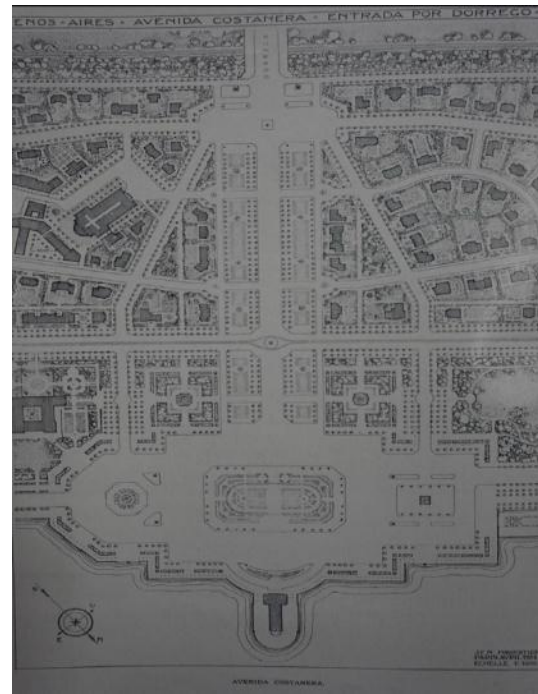
Este plan estratégico fue proyectado por la Comisión de Estética Edilicia, constituida en abril de 1923. Dos versiones de este proyecto fueron presentadas, una de Jean Claude Forestier un arquitecto francés que contactó la Comisión.

«Uno de los objetivos prioritarios de la tarea (...) fue precisamente la **reconquista del Río**, el primero ítem del programa inicial.»

«Cuando se construía el Puerto Nuevo (...) se esbozaron nuevos planteos para el sector norte (...) con el fin de crear nuevos ambientes para la vida popular y magnificas perspectivas.»

«En efecto la incomunicación de ese borde con la ciudad fue presentaba por primera vez como problema y entre las soluciones par paliarlas se recomendó el diseño de vinculaciones viales y la eliminación de las barreras ferroviarias.»

Este plan demuestra entonces una gran voluntad de hacer de la costanera norte un lugar de uso público con parques y además residencias, conectándola a la ciudad mediante la prolongación de vías existentes (Dorrego, Sarmiento) hasta el nuevo borde, y la modificación del trazado del ferrocarril al Norte.

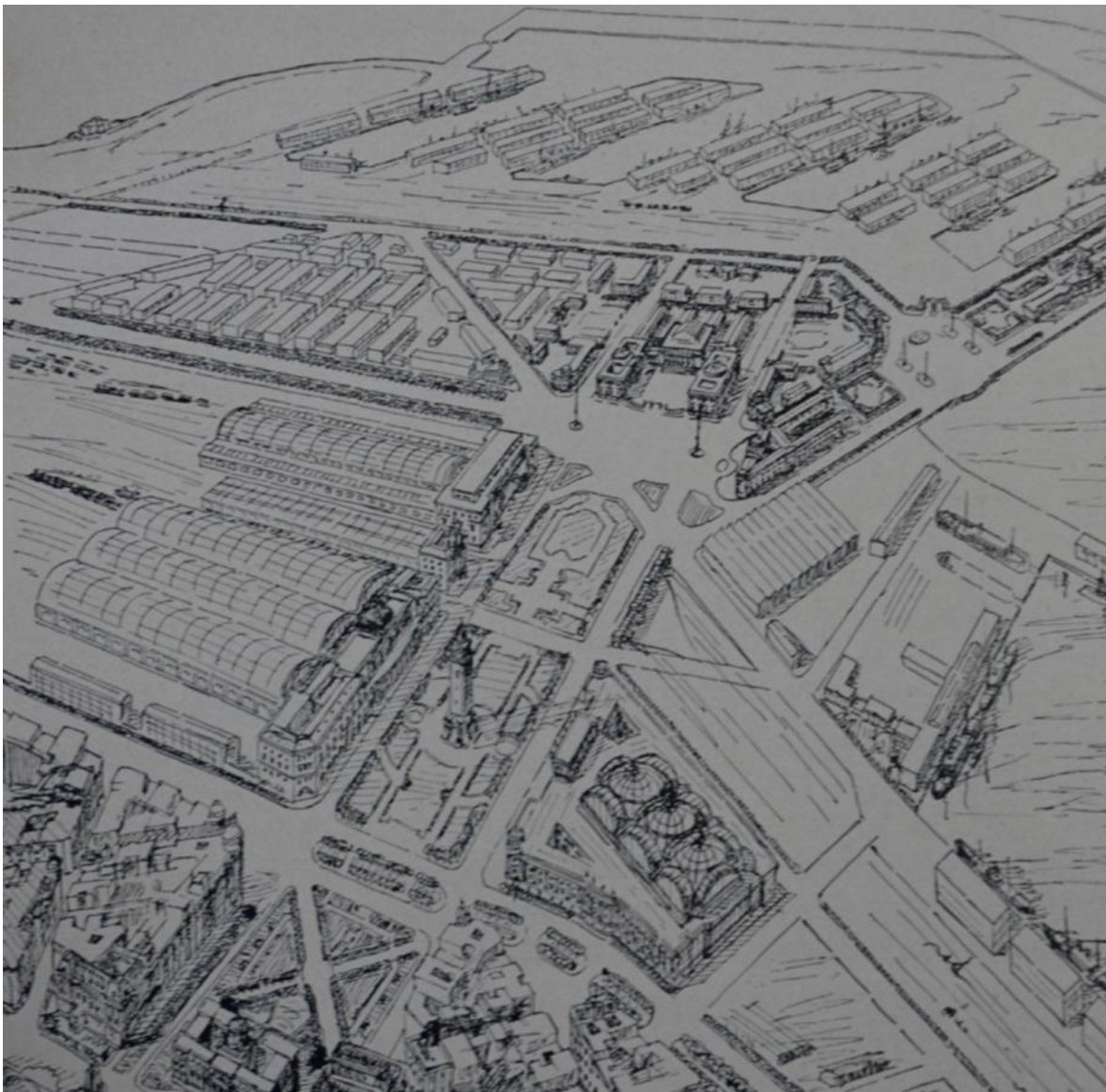
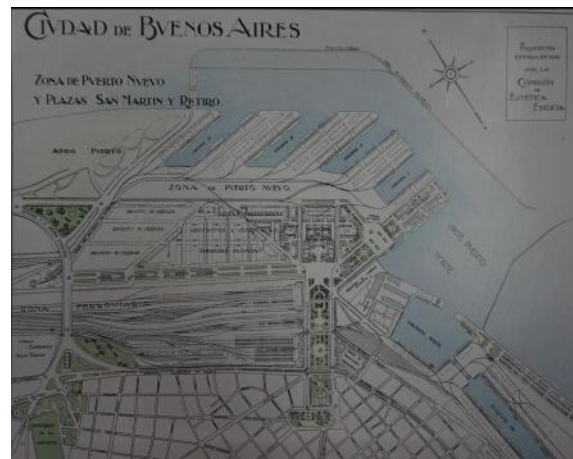


Se presentaba también en este plano «la gran explanada para el área de Retiro, que mediante la urbanización de las tierras del Puerto Nuevo aseguraba el acceso a un futuro aeródromo contiguo y al «Paseo de la costa»».

El Puerto Nuevo ya se veía entonces como un proyecto amenazando la relación entre la ciudad y el río. Por eso la comisión propuso este proyecto de organización del puerto alineando los edificios para dejar visiones hacia el Río, y mezclando las infraestructuras portuarias con unos espacios verdes.

También este plano muestra que la construcción de un aeropuerto en el área

de la costanera Norte ya estaba planteada en los años 1920.



Plan director para la Ciudad de Buenos Aires – Le Corbusier (1940)

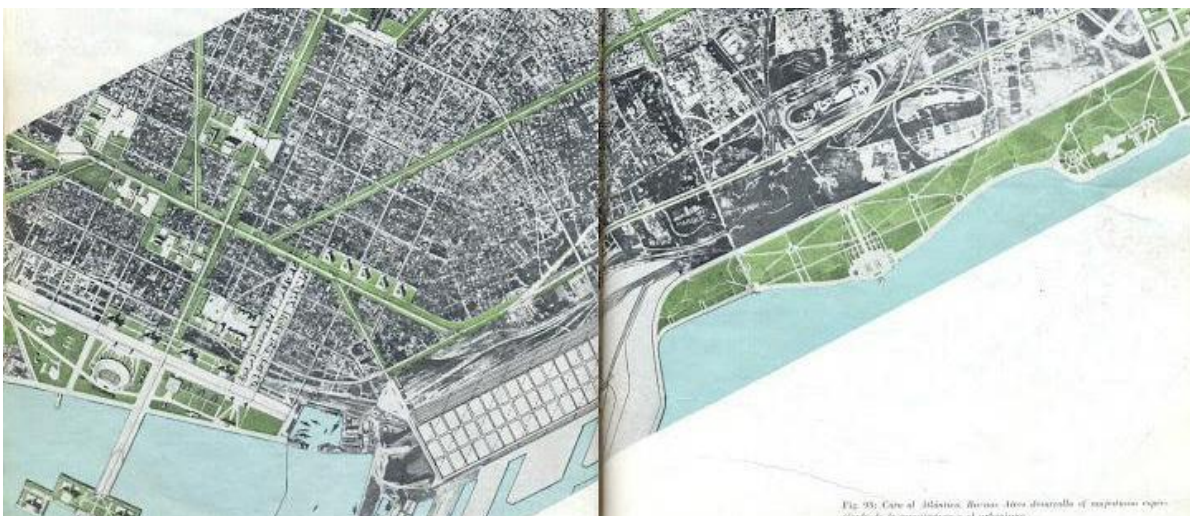
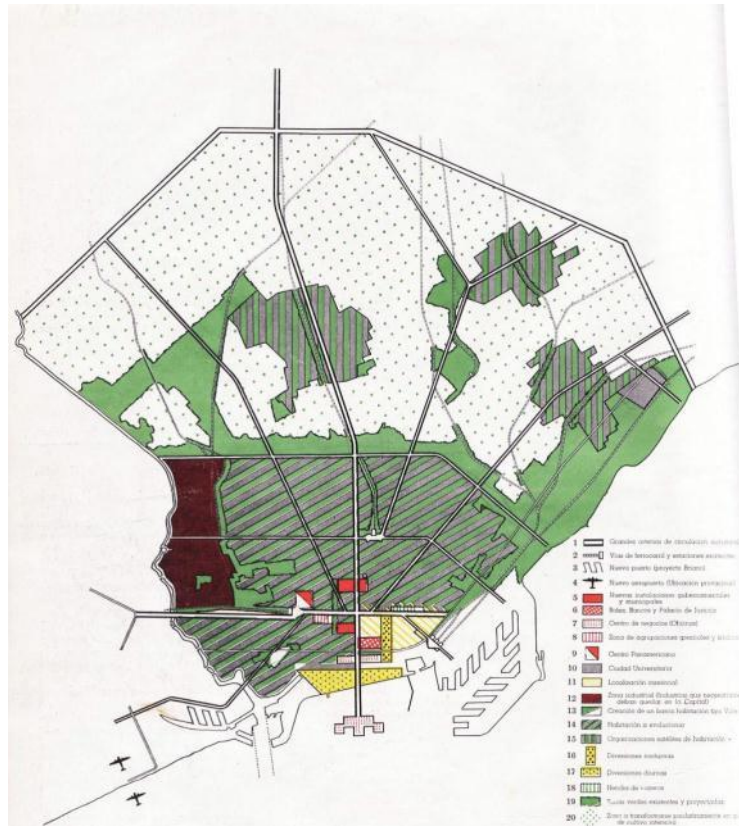
Después de un viaje por América Latina en 1929, el arquitecto francés Le Corbusier propuso este plan para el ordenamiento de la ciudad de Buenos Aires en base a sus impresiones cuando había visitado la capital argentina.

Una de las principales propuestas de su plan era la «*incorporación de nuevas zonas verdes de esparcimiento*» en particular en la costanera norte. Reutilizó finalmente el plan que vimos anteriormente que hizo el paisajista francés Jean-Claude Forestier para la Comisión de Estética Edilicia en 1925.

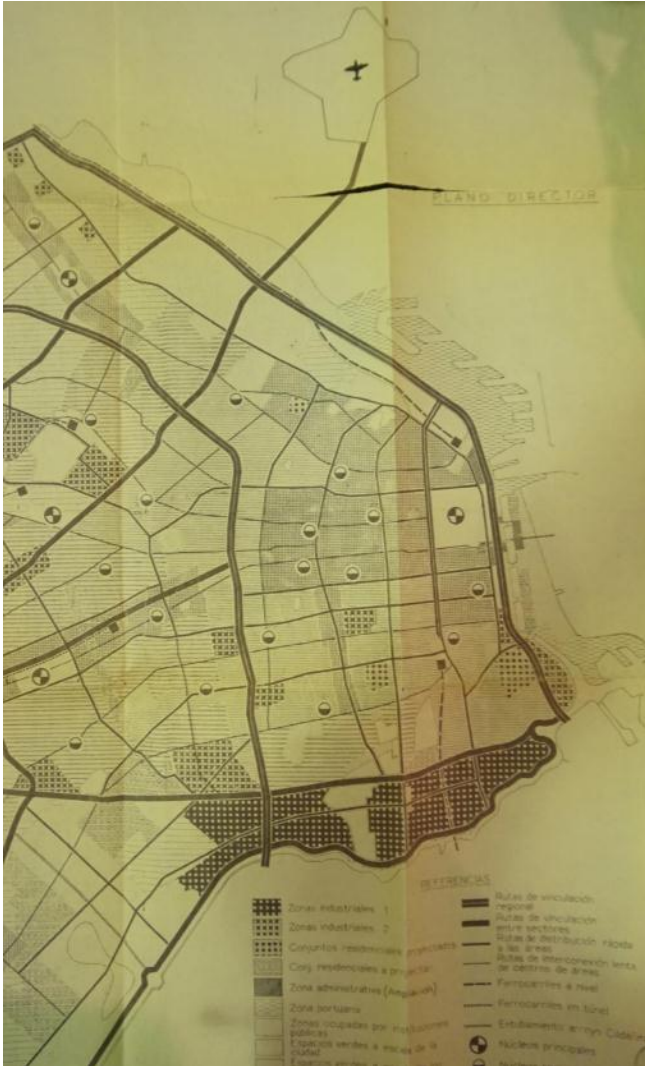
Sin embargo propone la construcción de la Ciudad Universitaria sobre el río, aprovechando el suelo municipal vacante, cerca de donde finalmente se erigió.

Propone también una nueva organización del Puerto Nuevo, y reubica el aeropuerto pensado por la Comisión de Estética Edilicia afuera de la capital, en la costa sur.

Se nota también en el trazado de una nueva red vial, que si bien están proyectadas grandes autopistas, ninguna pasa cerca de la costanera norte. Este plan también muestra una voluntad de aprovechar de estos nuevos terrenos sobre el Río para desarrollar espacios verdes públicos y de esparcimiento.



Plan Director para la Ciudad de Buenos Aires (1958-65)



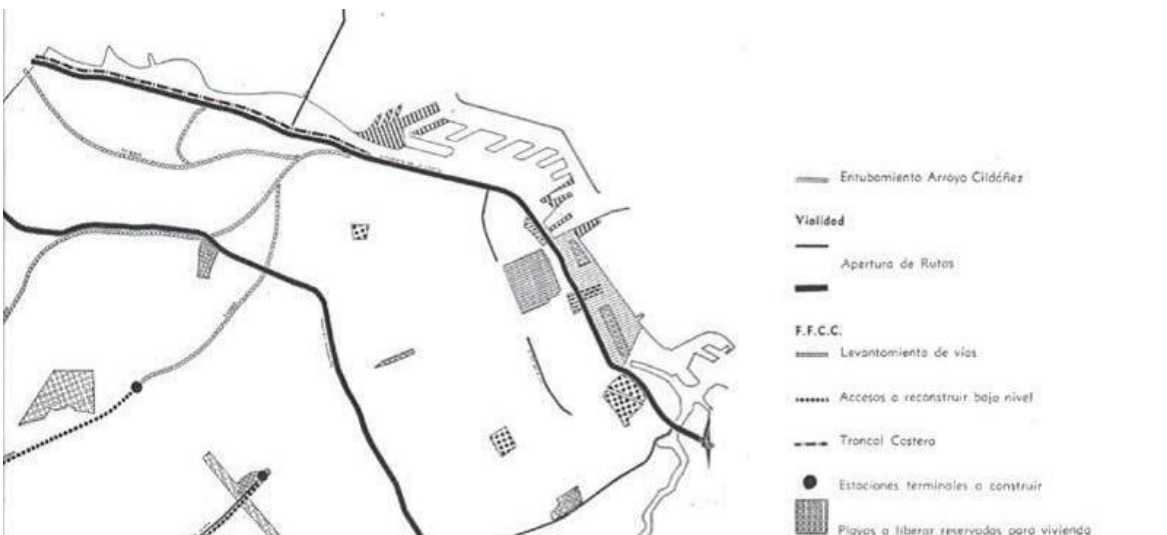
En 1957 fue creada la Organización del Plan Regulador para Buenos Aires (OPRBA) por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Fue creada específicamente para desarrollar este plan director en base al Estudio del Plan de Buenos Aires (EPBA) de 1948.

Fue proyectado para controlar el proceso de crecimiento de la ciudad, proponiendo una nueva zonificación. Establecía para la costanera norte «Espacios verdes a escala de la ciudad», del Puerto Nuevo, que se ve ampliado, hasta el límite de la ciudad con la provincia al norte.

En este plan se nota también la implantación de una nueva autovía de grande escala a lo largo del trazado del ferrocarril Norte, es decir en el trazado de la antigua costa y de la actual autopista «Presidente Arturo Illia».

Por fin el aeropuerto, en este plano, esta proyectado sobre el rio.

Otra vez, si bien planteo la idea de una autopista que hoy genero una barrera entre la ciudad y la costa, este plan previa para esta zona lugares verdes accesibles para la población.



Plano urbano ambiental (2008)

«El Plan Urbano Ambiental es un instrumento técnico político de gobierno, un marco de referencia tanto para la gestión pública como para la sociedad. Inicialmente, el Plan fue definido desde sus dimensiones urbanas y ambientales.»

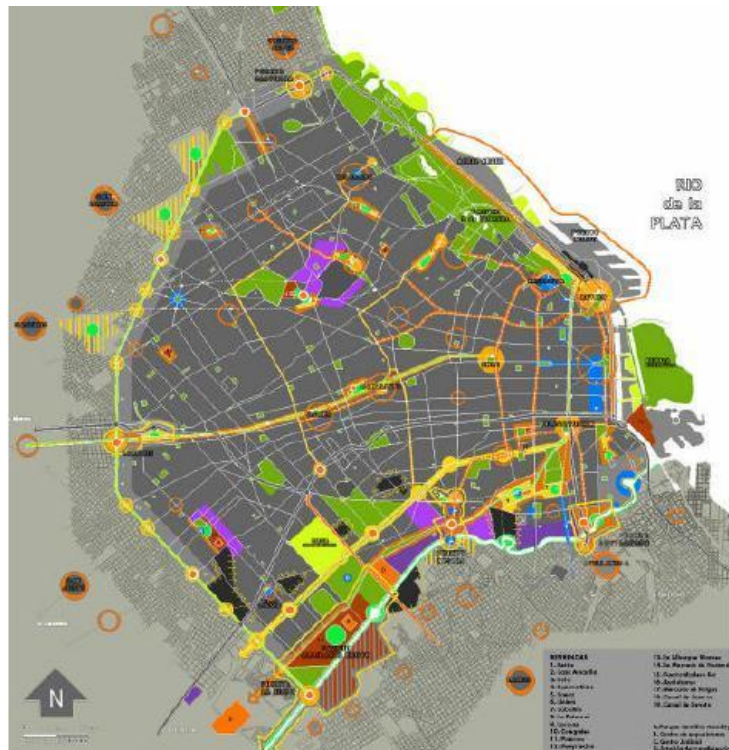
Este plan estratégico, por ser el más reciente, propone estrategias para el desarrollo de la situación actual de la costa. Por eso ya existe en este plan el aeroparque, el puerto como es hoy, la autopista y el ferrocarril Norte que ya define como «elementos» que alejaron la población de Buenos Aires del Río de la Plata.

En estos planos y esquemas de estrategias aparece la voluntad de poner en valor los espacios verdes de la costa norte y de generar nuevos espacios verdes, como una extensión del parque 3 de Febrero a lo largo de la costa y de la línea de ferrocarril. Sin embargo esta extensión se ve más al Noroeste que realmente en frente del actual Parque 3 de Febrero. En efecto allí en la zona del Aeroparque y del Puerto esta

planteado el «reordenamiento del espacio de intermodalidad». Esta área queda en este plano dedicada a las infraestructuras de transporte.

Sin embargo en el esquema se notan tres flechas que reflejan la voluntad de relacionar la ciudad y el Río mediante la consolidación de distintos ejes.

La cuestión de la relación entre el centro y el río esta entonces planteada y el plan refleja una voluntad de dar un nuevo uso público de parque a una parte de la costa aunque no menciona ningún cambio de uso para la zona del aeroparque y del puerto.



CONCLUSIONES

Este trabajo permitió ver por un lado como se desarrolló realmente la costa norte de la ciudad de Buenos Aires, y por otro lo que había sido planteado para esta misma a lo largo del siglo XX. De la comparación de estas dos investigaciones se destacan muchas cosas.

Al inicio del siglo XX, el proyecto de rellenar el Río de la Plata para ganar terrenos sobre este mismo, requirió la creación de un plan para la urbanización de este ensanche de la costa, que probablemente interesaba muchas personas.

El primer plan estratégico estudiado (Plan Regulador y de Reforma de la Ciudad de Buenos Aires - 1925) muestra una gran voluntad de desarrollar una costa pública y verde, como una prolongación del Parque 3 de Febrero en la costa, y de hacer llegar el tejido de la ciudad hasta el borde costero. Le Corbusier en su plan de 1940 reutiliza los dibujos de la costa que el paisajista francés Jean-Claude Forestier había hecho para la Comisión de Estética Edilicia, mostrando así intenciones parecidas para el desarrollo de la costa norte.

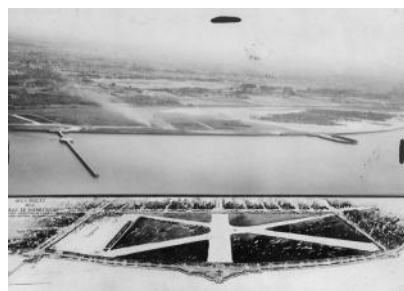
Sin embargo pocas cosas de estos planes fueron realmente realizadas, y poco de lo que fue realizado queda hoy. En el estudio del desarrollo de la costa notamos que los terrenos donde queda hoy el Aeroparque parecían ser en obra de los parques proyectados por la Comisión Estética Edilicia y Le Corbusier. Luego en los mapas de 1945 y 1965 realizamos que desaparecían y que finalmente se construyó un aeropuerto. Igualmente la plaza en la Dársena A del puerto Nuevo que fue proyectada en el plan de la Comisión, efectivamente se construyó y existió hasta los años 1980. La ciudad Universitaria que proponía el plan de Le Corbusier sobre la costa norte, si bien no está exactamente al mismo lugar, fue realizada y aun perdura.

Entonces a pesar de unos ejemplos, lo que proponían estos planes estratégicos no se llevó a cabo.

El Plan Regulador de 1958, que aparece entonces después de la construcción del Aeroparque, refleja que los planificadores se dieron cuenta de que la relación entre el río y la ciudad que se quería en los planes anteriores no había sido realizada. En efecto este plan reubica el Aeroparque en una isla sobre el Río para recalificar toda la costa como «Espacios verdes a escala de la ciudad». Este muestra que ya se veía este aeropuerto como una barrera entre el río y la ciudad. Sin embargo ninguna de estas intenciones se reflejan en los mapas de esa época. De este plan solo se realizó la autopista Presidente Arturo Illia, que hoy también genera esta frontera entre la ciudad y la costa.



Perspectiva aérea del proyecto de prolongación de la avenida Dorrego hasta la nueva costa. De este dibujo solo se hizo el espigón. PCEE 1925



Aeroparque ya proyectado en esta época, aparece solamente 15 años después



Vista aérea del terreno del aeroparque antes su construcción 1940



Vista aérea actual del Aeroparque

Por fin el Plano Urbano Ambiental de 2008 nos da la visión actual de lo que se plantea para la costa norte de Buenos Aires. Destaca igualmente que la costanera debe estar más relacionada con la ciudad: se plantea la prolongación del parque 3 de Febrero hacia la costa y la consolidación de tres ejes para relacionar las dos áreas. Sin embargo este plan, al contrario del anterior, no cuestiona la presencia del Aeroparque en el borde costero, sino que sugiere el reordenamiento de su relación con el Puerto, el ferrocarril y la autopista. Entonces solo la parte de la costa al Noroeste del Aeroparque se plantea como un lugar en relación con la ciudad.

Se destaca entonces una cierta distancia entre lo que se planteó para la Costanera Norte de Buenos Aires y como se desarrolló realmente este lugar. Obviamente nunca un plan estratégico de desarrollo urbano es totalmente respetado. Sin embargo en este caso, poco de lo que sugirieron estos planes para mejorar la relación entre la ciudad y el río se vio materializado. En efecto otras infraestructuras que necesitaba la ciudad, en particular de transporte, se impusieron a distintas épocas en la costa: el Aeroparque, el Puerto Nuevo, la autopista y el ferrocarril. Es seguro que estos proyectos fueron cosas indispensables y que sus planificaciones sobre la costanera generaron muchos debates. De esta forma, hoy el Río de la Plata es poco accesible para la población de Buenos Aires; y los espacios de esparcimiento que quedan en la costa son –en su mayoría– privados. Sin embargo el desarrollo de una ciudad impone la toma de decisiones importantes como la implantación de una gran infraestructura de transporte, que si bien genera inconvenientes, genera también beneficios. Luego me parece importante tratar de reducir las molestias que genera la infraestructura, y seguir buscando un lugar más apropiado para recibirla.



Perspectiva aérea del proyecto para el Puerto Nuevo. PCEE 1925



Dársena A del puerto hoy



Fotografía de la plaza en la Dársena A del Puerto Nuevo

MEMORIA DE LA INVESTIGACIÓN

Empecé mi trabajo haciéndome una base de fotografías aéreas de Buenos Aires para estudiar el desarrollo de la costa norte. A partir del sitio Web del gobierno de Buenos Aires (mapa interactivo) pude encontrar fotografías aéreas de la zona en 1929, 1937, 1965, 1978, 1989, 2002, y 2009. Complete esta búsqueda con los planos de Buenos Aires de 1910 y 1945 que ya había encontrado en la Biblioteca Nacional para el trabajo práctico N°2.

A partir de estas fuentes pude estudiar el desarrollo de la costanera norte, viendo como se modificaba morfológicamente la costa.

Luego fui a la fototeca del Archivos General de la Nación con el fin de encontrar fotografías antiguas del área que me permitirían mejorar y aclarar mi estudio. Fui allí buscando fotografías de los proyectos que fueron realizados en la costa: el aeroparque, el puerto nuevo, los balnearios, la ciudad universitaria, etc. Me aportó mucho, sobre todo en relación al proyecto del Aeroparque cuya zona de implantación quedó durante mucho tiempo sin programa.

En una segunda parte me interesé en los planes de desarrollo urbano que fueron realizados para la ciudad de Buenos Aires. Busqué primero en Internet para darme una idea de cuantos planos habían sido realizados y los cuales podrían interesarme. Es finalmente en el sitio Web de la cátedra Lombardi de la UBA que encontré la mayoría de la información que necesitaba, y me permitió elegir estos cuatros planes estratégicos que entendí como los más importantes. Saqué de este mismo sitio Web informaciones (graficas y escritas) sobre el "Plan director para la Ciudad de Buenos Aires" (Le Corbusier-1940) y el "Plano Urbano Ambiental" de 2008.

Encontré luego el Plano de la Comisión Estética Edilicia de 1925 en el Instituto de Arte Americano de la FADU, y el "Plan director para la ciudad de Buenos Aires" de 1958 en la Biblioteca de la FADU. De ambos libros saque fotografías de los dibujos que me interesaban y de las páginas explicando los objetivos principales del plan.

BIBLIOGRAFIA

Fuentes primarias:

- Archivo General de la Nación
 - > Fotografías antiguas
- Biblioteca Nacional de Buenos Aires
 - > Planos de 1910 y 1945
- Biblioteca de la FADU
 - > Plan director para la ciudad de Buenos Aires – 1962
- Instituto de Arte Americano – FADU
 - > Plan Regulador y de Reforma de la Ciudad de Buenos Aires – 1925

Fuentes secundarias :

- <http://planesbuenosaires.blogspot.com.ar>
 - > Archivo de planes y proyectos para Buenos Aires - Cátedra Lombardi
- https://morfoloqialombardi.files.wordpress.com/2012/03/novick_la-costa-en-proyectos.pdf
 - > Artículo «La costa en proyectos» de Alicia Novik
- <http://www.modernabuenosaires.org/proyectosurbanos>
 - > Información sobre los diferentes planos estratégicos para la Ciudad de Buenos Aires



JULIO 2016