

LA CONFORMACIÓN DEL ACCESO NORTE COMO CORREDOR INDUSTRIAL (1950-1960)

Una mirada en perspectiva histórica del espacio vial y el área de influencia

Valeria Ana Gruschetsky
Universidad Nacional de Quilmes
Universidad Nacional de San Martín

RESUMEN | El Acceso Norte fue una vía de 84km que se proyectó en 1940 como parte de la red de Accesos a la Capital Federal. Se trató de una obra que tardó varias décadas en realizarse. Su trazado comenzaba en el cruce con la Avenida General Paz (límite y acceso de la Capital) y culminaba en la localidad de Pilar, su punto más extremo. Estaba compuesta por tres ramales (Tigre, Garín y Pilar) que conectaban con las rutas nacionales 8, 9 y 12. A fines de la década de 1950, las obras comenzaron a realizarse con mayor celeridad. En este trabajo analizaremos las transformaciones espaciales producidas a medida que la obra del Acceso Norte avanzaba sobre el territorio suburbano y la forma en que se configuró un paisaje con una fuerte impronta industrial a partir del relevamiento, entrecruzamiento y análisis de fuentes documentales y material gráfico.

Palabras clave: Infraestructura vial, paisaje industrial, Buenos Aires, obras públicas

ABSTRACT | The Acceso Norte was an 84 kilometer road that was designed in 1940 as part of the Access network to the Capital Federal. It was a work that took several decades to complete. Its route began at the intersection with Avenida General Paz (limit and access to the Capital) and culminated in the town of Pilar, its most extreme point. It was made up of three branches (Tigre, Garín and Pilar) that connected with national routes 8, 9 and 12. At the end of the 1950s the works began to be carried out more quickly. In this work we will analyze the spatial transformations produced as the work of the Northern Access progressed on the suburban territory and the way in which a landscape with a strong industrial imprint was configured based on the survey, interweaving and analysis of documentary sources and graphic material.

Keywords: Road infrastructure, industrial landscape, Buenos Aires, public works

1. Introducción

El Acceso Norte fue una vía de 84km que se proyectó en 1940 como parte de la red de Accesos a la ciudad de Buenos Aires. Esta infraestructura de movilidad fue una obra de largo aliento que comenzaba en el cruce con la Avenida General Paz (límite y acceso de la Capital Federal) y culminaba en la localidad de Pilar, su punto más extremo. Estaba compuesta por tres ramales (Tigre, Garín y Pilar) que conectaban con las rutas nacionales 8, 9 y 12. Atravesaba un área conformada por espacios suburbanos que según el caso se trataban tierras altas bastante urbanizadas en comparación con el borde costero del Río de la Plata, con otras zonas que presentaban un carácter rural al momento de la elaboración del proyecto.

El trabajo se enmarca en una perspectiva de la historia de la movilidad en donde las infraestructuras son entendidas como producto de políticas públicas, pero también como instrumentos que permitieron desarrollarlas (Ballent et al., 2024). Desde esta mirada las infraestructuras no son “soportes” pasivos, sino que son activas productoras de territorios, relaciones sociales y culturales en tanto mediadoras de la vida social, económica, política y cultural. Estas constituyen grandes sistemas sociotecnológicos que incorporan saberes científico-técnicos, son sistemas que conectan lugares distantes entre sí y/o actúan de barreras, suelen superponerse en el espacio formando redes, controlan y distribuyen flujos de diferente tipo (personas, información, mercancías, etc.), implican importantes transformaciones territoriales y ambientales, y son materialidades, que suelen ser durables en el tiempo gracias a la inversión, el mantenimiento y la reparación (e.g. Anand, Gupta y Appe, H.I., 2018; Graham y Marvin, 2001; Harvey y Knox, 2012).

En este sentido, consideramos al Acceso Norte como un elemento clave en la conformación de un paisaje asociado a la cultura del automóvil y capaz de transformar el área circundante al posibilitar una mejor accesibilidad y comunicación entre la ciudad y los núcleos más urbanizados del Gran Buenos Aires. Es desde allí que analizamos tanto su construcción material como simbólica. Aquí la doble acepción que contiene la idea de paisaje, tal como señala Graciele Silvestri, nos permite articular la materialidad construida sobre el territorio con las representaciones visuales del mismo (Silvestri, 2003). Al diseño y a la obra del acceso, se le suman las imágenes que lo definen, exceptuando el ramal Tigre, como corredor industrial a partir de las diferentes plantas industriales que se fueron asentando en sus bordes a medida que avanzaba la obra. A ello se le sumaron otras que se instalaron en sus inmediaciones, particularmente en los alrededores de las intersecciones con caminos de alto tránsito como la rutas 202 o 197. Estos elementos y los nuevos loteos de barrios suburbanos - algunos asociados a la vida del fin de semana -, así como también la experiencia de la velocidad y la libertad representada en el automóvil o su contracara, los embotellamientos, fueron parte constitutiva del Acceso.

A partir del relevamiento, entrecruzamiento y análisis de fuentes documentales (tales como memorias de Dirección de Vialidad, informes técnicos, prensa -revista Caminos, revista Carreteras, prensa periódica, etc) y material gráfico (mapas, ilustraciones y fotografías) proponemos analizar las transformaciones espaciales producidas a medida que la obra del Acceso Norte fue avanzando sobre el territorio suburbano. Los ramales Campana y Pilar fueron los más extensos y los que avanzaron por territorios en los que el entramado urbano se

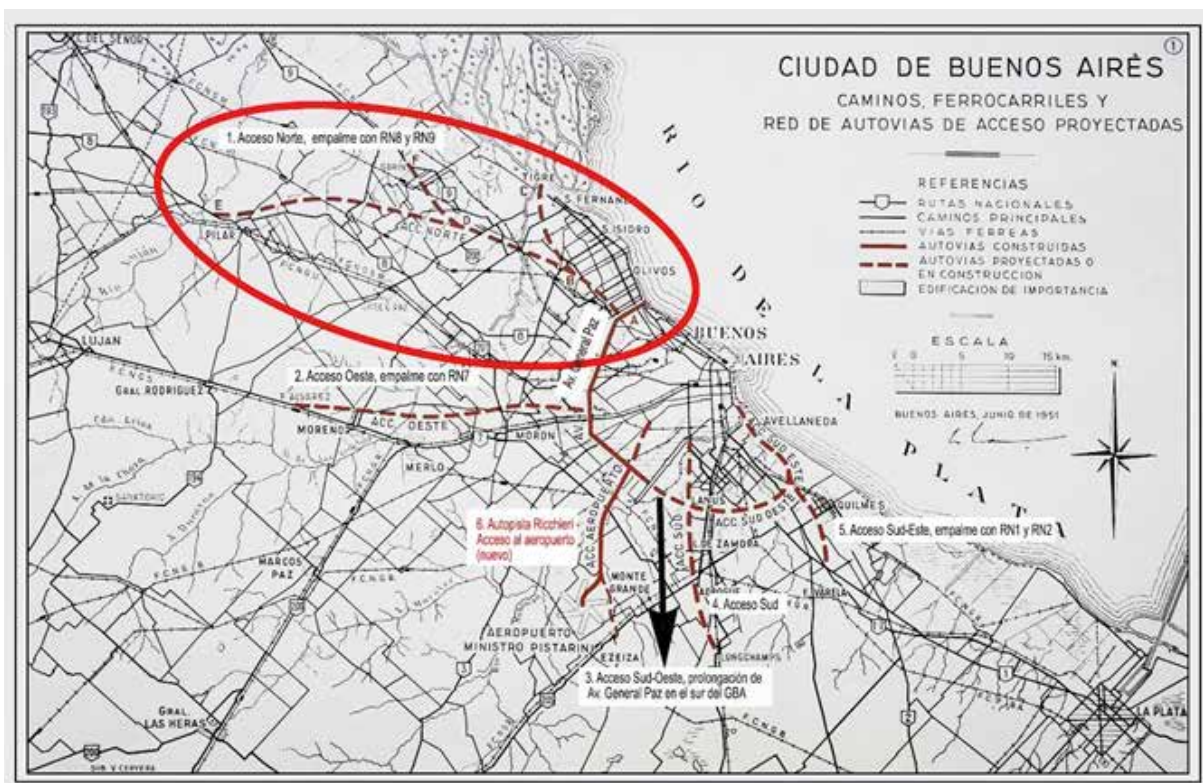
desdibujaba para finalmente empalmar con las rutas 9 y 8 respectivamente.

Desde principios de la década de 1960 el caudal de automotores circulando aumento exponencialmente y periodo en que la obra cobró mayor dinamismo. En estos términos, el avance de la obra puso de manifiesto su relevancia en términos de circulación y conectividad de flujos urbanos/suburbanos y ruterios. Al mismo tiempo, sirvió de promoción de loteos en el área circundante a la vía en donde el desarrollo de barrios suburbanos se entremezclaba con la instalación de industrias, situación que nos interpela a la hora de analizar el paisaje que finalmente construyó esta infraestructura vial que avanzo con celeridad a la par de las políticas de los gobiernos desarrollistas para la promoción industrial.

2. Una obra con potencialidad de futuro pero que no avanza

En 1943 comenzaron las obras del Acceso Norte, en un contexto favorable para su desarrollo ya que a partir de 1932 con la creación de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) las políticas viales en la Argentina cobraron protagonismo en la agenda pública. El otro factor clave fue que la DNV en 1938 incursionó en la vialidad urbana cuando tuvo que hacerse cargo de la obra de la Avenida General Paz, limite y acceso de la ciudad de Buenos Aires. Se creó una oficina específica para el proyecto que frente a los resultados positivos que tuvo la obra, en 1940 se transformó en una nueva división técnica de la repartición denominada la Oficina de Accesos a las Grandes Ciudades. Esta experiencia devino en la incorporación y formación de técnicos avocados a la vialidad urbana o más precisamente en planificar las intercomunicaciones entre los accesos a las ciudades y las secciones de las rutas de la red nacional que las cruzasen. El acceso Norte fue uno de los cinco accesos proyectados entre 1941 y 1942, al que se sumó el acceso al aeropuerto (Autopista Ricchieri) en 1948 cuando se modifica el plan original (fig. N°1).

Fig. N°1 Plano de caminos, ferrocarriles y red de autovías de acceso proyectadas en la ciudad de Buenos Aires, año 1951. (Administración General de Vialidad Nacional, 1951.)



Durante esta primera etapa, el Acceso Norte fue considerado uno de los de mayor importancia tanto desde el punto de vista técnico como desde los aspectos políticos y económicos. Desde la técnica vial se trataba de una obra que ordenaría y unificaría el alto caudal de tránsito de las rutas nacionales que vinculaban a la ciudad de Buenos Aires con las regiones del Centro, Norte y Noreste del país. En términos políticos era una vía con proyección internacional por su función de intercomunicador con las rutas nacionales que conectaban con cuatro de los cinco países limítrofes de la Argentina -Uruguay, Paraguay, Brasil y Bolivia-, y por tratarse del tramo del sistema Panamericano de carreteras que conectaba con la Capital Federal de la Argentina. Este último aspecto, le asignó además un valor simbólico que cristalizó de diferentes maneras: popularmente se lo denomina como “la Panamericana”, terminó que se utilizó desde muy temprano para referenciar y revalorizar los terrenos y proyectos que comenzaron a desarrollarse en su entorno. El tercer punto, el económico, se articulaba con los dos primeros, a la vez que cobró relevancia a medida que la obra comenzó a materializarse ya que la posibilidad de una circulación directa y segura propició la instalación de plantas industriales como así también el desarrollo de nuevos barrios en zonas suburbanas que estaban más distantes de la Capital.

Este impulso prometedor alcanzó sólo para realizar los estudios topográficos del terreno, la preparación del plano catastral, los costos de las expropiaciones de las propiedades afectadas y avanzar con el trazado de la primera sección del primer tramo que compartían los tres ramales (Tigre, Garín y Pilar), los primeros 4 km que iban desde la Av. General Paz hasta la calle Mariano Pelliza en el partido de Vicente López (Memoria DNV, 1944-1945). Se trataba de una zona muy urbanizada, especialmente sus dos primeros kilómetros, condición que implicaba mayores costos económicos debido a que las expropiaciones se realizaban sobre un territorio construido. Además, desde una perspectiva sociocultural implicaba ciertas tensiones porque afectaba un área del suburbio consolidada en relación a prácticas vinculadas con el ocio y el tiempo libre. Respondía a una imagen suburbana pintoresca donde primaba la idea del paseo en contraposición a la velocidad proyectada por los ingenieros viales de la DNV (Gruschetsky, 2011). Estas ideas quedaron plasmadas en una serie de ilustraciones sobre el Acceso Norte realizadas por la repartición (Administración General de Vialidad Nacional, 1951). El diseño priorizaba el espacio para la velocidad de los automotores, pero también permitía visualizar la forma en que era representado el entorno circundante al acceso. Las áreas de los tramos más cercanos a la Capital Federal eran representadas con manzanas densificadas donde primaba una estética rústica con viviendas bajas y bastante vegetación y las áreas de las secciones más alejadas (desde la primera bifurcación de los ramales) se diferenciaban sólo por la baja densidad y la presencia de un tipo de amanzanamiento más extenso donde el entramado urbano se desdibujaba en un entorno casi rural (fig. 2). En ninguno de estos dibujos aparece representado el espacio industrial, que con el avance de la obra en los tramos siguientes y en particular en los ramales Garín y Pilar, configurará un tipo de paisaje distinto a partir de la presencia de loteos más extensos y la consolidación de áreas de tejidos mixtos (tema que se desarrollará en el próximo apartado).

Tras el golpe de Estado de 1943, las prioridades cambiaron y la obra se pospuso. Durante los gobiernos peronistas (1946-1955) se continuó trabajando sobre la misma sección. En 1951 parecía que finalmente la obra cobraría celeridad cuando el jefe de la división de Accesos a las Grandes Ciudades, el

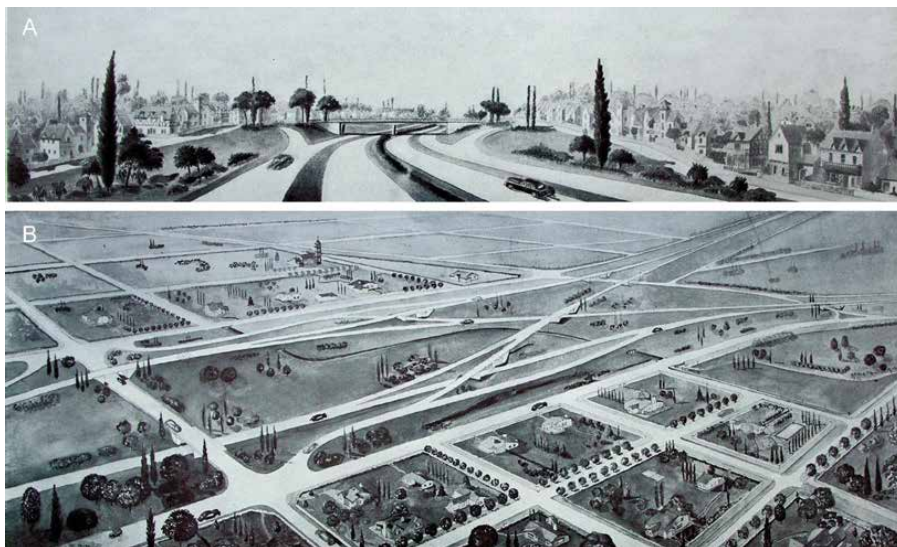


Fig. N°2 Ilustraciones del diseño proyectado del Acceso Norte. A: Vista del Acceso Norte con el cruce con la calle Melo (Partido de Vicente López, primera sección). B: Vista del Acceso Norte en la bifurcación hacia el ramal Pilar y el ramal Tigre. (Administración General de Vialidad Nacional, 1951.)

ingeniero Lauro O. Laura fue parte de la comitiva a Lima donde se celebraba el V Congreso Panamericano de Carreteras y el país se comprometía a darle prioridad al Acceso Norte por su condición intrínseca en el entramado del sistema panamericano de carreteras (Administración General de Vialidad Nacional, 1951). Sin embargo, dos años más tarde las obras continuaban sobre la primera sección. Se había avanzado en la construcción de 9 puentes de los 13 proyectados, cabe recordar que por tratarse de una zona altamente urbanizada se proyectaron cruces a distinto nivel cada 300 o 500 metros según el caso, y se continuó trabajando en los conductos pluviales (Caminos, mayo 1952). En 1954, nuevamente las intenciones de darle celeridad a la obra cobraron impulso ya que desde 1952 el gobierno había retomado las políticas de estímulo a la producción automotriz en el marco del Segundo Plan Quinquenal (Rougier, 2012), pero al escasez de recursos económicos hicieron que se encontrara semiparalizada.

El estado de avance tras el golpe de Estado de 1955 era de sólo 4km, los suficientes para demostrar la “vital importancia” importancia de la obra y la proyección de futuro que tenía. El editor de la Revista Caminos junto a un grupo de expertos había tenido la oportunidad de recorrer la parte pavimentada y reconocía que, a pesar de estar en plena construcción, superaba a la avenida General Paz y el Acceso al Aeropuerto Pistarini: ésta “...sigue directivas distintas, de acuerdo con la indudable densidad de tránsito que habrá que absorber.” (Caminos 140, octubre 1954, p.17). Durante la década de 1950 estas ideas estuvieron representadas en los perfiles comparativos de las tres avenidas que reproducía la revista. Allí quedaba claro que el Acceso Norte estaba proyectado para contener un mayor caudal de tránsito (Fig. 3). Contrariamente, en las fotografías de registro de avance de obra, el Acceso Norte aún se asemejaba más a un gran obrador que a la futura autovía. Sin embargo, las imágenes panorámicas daban cuenta de que se trataba de una obra vial que apuntaba a superar el ancho de los espacios para la circulación veloz en comparación con las ya construidas en la red de acceso a la ciudad (fig .4) Parecía faltar la decisión política para que la obra se materializara.

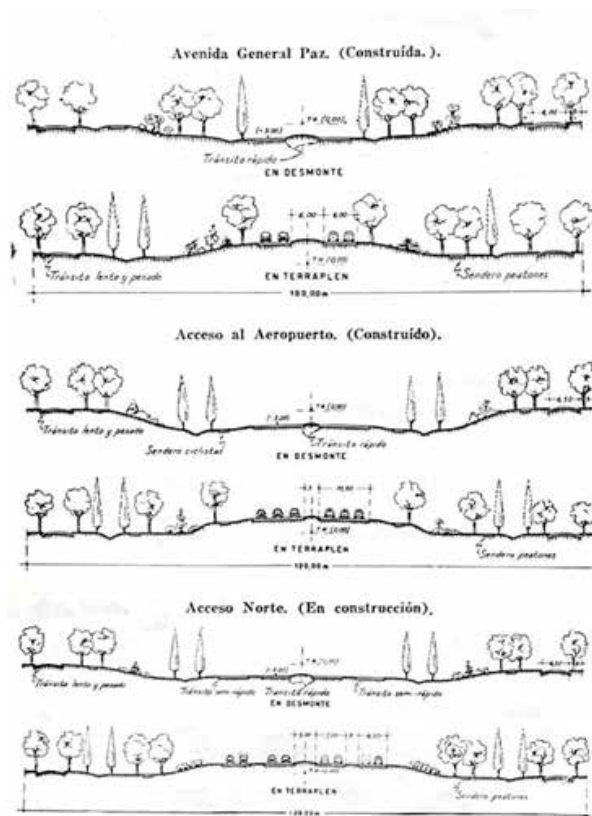


Fig. N°3. Perfiles verticales de la Avenida General Paz, el Acceso al Aeropuerto y el Acceso Norte. (Revista Caminos N°111, 1952)



Fig. N°4. Acceso Norte a la Capital Federal (en construcción). Vista panorámica de la obra tomada desde el puente sobre vías del FCNGB, 1952. (AGN)

3. El Acceso Norte cambia de ritmo: más autos y nuevas plantas industriales

La obra comenzó a tomar impulsos a fines de los años de 1950 y tardó más de una década en concluirse. El cambio de ritmo se debió a la conjunción de una serie de factores en donde la decisión política de avanzar con la construcción del Acceso Norte se articuló con las políticas económicas del gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962) y que tuvieron cierta continuidad a pesar de un clima de inestabilidad político institucional como consecuencia de la proscripción del peronismo dentro de la vida política durante el periodo (Plotkin, 2012).

Se implementaron dos leyes fundamentales para la industria en general y para la automotriz en particular: la Ley 14.780/58 de inversiones extranjeras y la Ley

14.781/58 de promoción industrial. A estas leyes se les agregó, al año siguiente, el Decreto 3693/59, conocido como "Decreto Automotor", que estableció la producción de autopartes nacionales entre un 40 % y un 60 % y controles estrictos de integración nacional, entre otros ítems. A partir de su sanción, se presentaron veintitrés proyectos de radicación de plantas automotrices en el país y, en el término de dos años, pasaron de estar dos en funcionamiento a once.

Empresas multinacionales instaladas desde la década del 1920 como Ford y General Motors (GM), ampliaron sus plantas como consecuencia de las políticas económicas implementadas. Ambos casos fueron ejemplos representativos de los significativos y acelerados cambios en las estructuras productivas de la rama, ampliando y/o instalando nuevas plantas en el Gran Buenos Aires. Si bien la GM instaló su segunda planta en un polígono en el partido de San Martín a la vera de la Avenida General Paz en 1938, el cambio generado por las políticas desarrollista posibilitó realizar el proyecto de ampliación a cargo del estudio SEPRA (Sánchez Elía, Peralta Ramos, Agostini) en 1959. La Ford, que también había instalado su primera planta ensambladora de autos en el barrio de La Boca de la ciudad de Buenos Aires en 1917, comenzó a construir una nueva en un predio de más de cien hectáreas en Gral. Pacheco en 1960 con el objetivo de desarrollar e incrementar su producción automotora. Fue una de las empresas pioneras en la zona ya que, para ese entonces, se trataba de un área descampada, aunque estratégica: lindaba en el sur con el trazado del Acceso Norte Ramal Garín y futura carretera Panamericana y, al norte, con las vías del Ferrocarril Mitre (fig. 5)

El nuevo régimen productivo tuvo un efecto explosivo en la conformación del parque automotor: la producción pasó desde 33 000 unidades en 1959 (fabricados en su mayoría por Kaiser) hasta 200 000 unidades en 1965 y se mantuvo estable por cinco años más. La demanda absorbió todas las unidades y, como consecuencia, multiplicaron las dimensiones del parque automotor. De 400 000 unidades en 1959, se llegó a un millón en 1965 y a cerca de un millón y medio en 1970. Este crecimiento tuvo como contrapartida el acceso al automóvil de nuevos sectores de las clases medias que, a pesar de los vaivenes políticos, continuaron engrosando la masa de consumidores. En rigor, la década 1960 fue escenario de un reposicionamiento de la clase media como factor decisivo y dinámico, particularmente en los centros urbanos.



Fig. N°5. La nueva planta de la Ford en Gral. Pacheco. D. 1960 (AGN)

En términos de infraestructura vial, este crecimiento de vehículos en circulación significó la necesidad imperiosa de expandir la longitud de caminos construidos, a la vez que reparar, mejorar y mantener los pavimentos en función de los nuevos requerimientos del parque automotor. En este nuevo contexto, las demandas por dinamizar las obras del Acceso Norte se multiplicaron. Una política pública clave en este sentido fue la sanción de la Ley 15.275 en 1960 en donde se le otorgó a la DNV mayor autonomía para contratar empresas constructoras, estaba claro que el objetivo era acelerar las obras. Según una editorial del Clarín gracias a esa legislación se pudo construir y reconstruir entre 1960 y 1961 lo que no se había hecho en los últimos 25 años (Clarín, 10-2-1967). Las obras del acceso fueron reflejo de estas políticas: se pudo terminar y liberar al tránsito el tramo común a los tres ramales comprendido entre la Avenida General Paz y la calle General Pacheco en Tigre (fig. 6). A principio de 1967, el segundo tramo compartido por los ramales Garín y Pilar estaba próximo a terminarse y se encontraban en construcción el ramal Garín, 10 kilómetros del ramal Pilar y 4 kilómetros del ramal Tigre, quedando pendientes 14,5 y 4 kilómetros de los ramales Pilar y Tigre respectivamente. (Clarín, 21-3-1967)

Por último, la dimensión urbana se convirtió un nuevo factor que presionaba, de forma indirecta, por la materialización de la obra. En primer lugar, entre 1958 y 1962, se elaboró el primer Plan Regulador de la Región Metropolitana de Buenos Aires en donde se discutió la zonificación de los usos del suelo para controlar la expansión y la integración entre las zonas urbanas y las rurales en un contexto de promoción industrial (López-Goyburu, 2017). Aunque se tratan de proyectos a gran escala que en la práctica la incidencia puede ser relativizada, responden a momentos en los que se intentan ordenar o controlar la expansión (Favelukes et al., 2016). Segundo, la experiencia adquirida por la DNV durante las obras de la primera sección del primer tramo sirvió de estímulo para acelerar los tiempos ya que se trataba de una vía que traccionaba la expansión urbana/suburbana. En este sentido, desde la DNV se buscó adelantarse a los procesos de promoción de loteos, de suburbanización, de instalación de industrias, entre otras actividades frente a la posibilidad de enfrentarse a nuevas expropiaciones. Paralelamente, la promesa a futuro de construcción de una vía que prometía comunicación directa y segura con la Capital Federal se convertía en un factor



Fig. N°6 Cruce Av. General paz con las futura Panamericana. 1962 (AGN)

de promoción de ventas de lotes, de barrios residenciales o de desarrollo de zonas fabriles, es decir un negocio rentable para inmobiliarias, rematadoras y martilleros.

En la prensa observamos como a la par que se informaba sobre los avances de las obras, se multiplicaban los avisos clasificados promocionando loteos en la zona de influencia. La futura “ruta panamericana” era utilizada continuamente para referirse a todas las ventajas que ofrecía instalarse tempranamente en los territorios circundantes al Acceso. Estos avisos también servían para reconocer y configurar zonas según los diferentes usos del suelo a lo largo de su traza. A fines de la década de 1960 se ofertaban terrenos extensos aptos para la instalación de fábricas - General Pacheco donde se instaló la Ford en 1960 era promocionada como una zona fabril automotor-, loteos de barrios en torno a incipientes núcleos industriales- las plantas de neumáticos Fate y del laboratorio cosmético Sidney Ross en el cruce con la ruta 202 servían de referencias- y también continuaban, aunque en menor medida, loteos residenciales – en la zona de Don Torcuato y Tortuguitas-. (Clarín, 1967). La imagen de corredor industrial comenzaba a vislumbrarse, particularmente en los tramos compartidos de los ramales Garín y Pilar. Situación que quedó registrada cuando en 1969 la Revista de Arquitectura realizó una edición dedicada a los edificios industriales y quedaron registradas varias de las nuevas fábricas ubicadas en las inmediaciones de la ruta Panamericana (Revista de Arquitectura 461, 1969)

4. Reflexión Final

Finalmente, este proceso de radicación de industrias en el corredor Norte, se configuró en forma simultánea con el avance real de la obra del Acceso a fines de la década de 1950, en donde las políticas desarrollistas dejaron su impronta. El Acceso Norte y su entorno se convirtieron en un espacio apto para la instalación de industrias. En rigor se trató de una infraestructura que posibilitó la circulación segura de los automotores, el traslado de personas y mercancías; sirviendo de conector directo entre la Capital Federal y un área dinámica para el desarrollo industrial como fue el corredor en torno a la RN°9, articulado por las localidades de Campana, Zarate y San Nicolas al interior de la provincia de Buenos Aires. En este sentido, podemos concluir que la imagen plasmada en los dibujos del proyecto de la década de 1940, donde la ingeniería vial se enlazaba con un paisaje pintoresco, se mantuvo sólo en la primera sección y en cierta medida en el ramal Tigre (Gómez Pintus & Gruschetsky, 2023). De forma diferente, los tramos compartidos y los específicos de los ramales Garín (Campana) y Pilar construyeron una nueva imagen, ausente en el diseño inicial, que incorporaba nuevos artefactos (plantas fabriles, tejidos mixtos, etc.). La conformación de un paisaje industrial en las áreas circundantes de los tramos de la segunda y tercera sección del Acceso Norte responden más a los tiempos que marcaron su construcción – desarrollo de políticas de promoción industrial – que a las imágenes inicialmente proyectadas por la DNV, configurando un nuevo tipo de imagen del suburbio.

Bibliografía

ANAND, N., GUPTA, A., & APPE, H. L. (Eds.). (2018). The promise of infrastructure. Durham & London: Duke University Press.

BALLENT, A., GRUSCHETSKY, V., PIGLIA, M., & ZUNINO SINGH, D. (2024).

Infraestructura y Estado. Episodios de la modernización territorial argentina. Universidad Nacional de Quilmes.

FAVELUKES, G., NOVICK, A., & ZANZOTTERA, G. (2016). Cartografías del Área Metropolitana de Buenos Aires según Patricio Randle, César Vapñarsky y Horacio Torres. *Estudios del Hábitat*, 14(2). Recuperado de <http://hdl.handle.net/10915/58119>

GRAHAM, S., & MARVIN, S. (2001). *Splintering urbanism: Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Londres & Nueva York: Routledge.

GÓMEZ PINTUS, A., & GRUSCHETSKY, V. (2023). Entre el turismo relámpago y el espacio residencial. Caminos y tejidos en el borde costero del norte bonaerense (1900-1950). *Estudios Del ISHiR*, 13(35).

GRUSCHETSKY, V. (2011). El paisaje para un borde urbano: El proyecto para la Avda. Gral. Paz. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, 41, 155-166.

HARVEY, P., & KNOX, H. (2012). The enchantments of infrastructure. *Mobilities*, 7(4), 521-536.

LÓPEZ-GOYBURU, P. (2017). Miradas sobre el borde metropolitano: Plan Regulador (1958-1962), El Conurbano Bonaerense (1995) y Lineamientos de Borde (2010). *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, 47(2), 215-222.

PLOTKIN, M. (Ed.). (2012). *Argentina. Tomo 5, La búsqueda de la democracia, 1960-2000*. Taurus: Fundación Mapfre.

ROUGIER, M. (2012). *La economía del peronismo: Una perspectiva histórica*. Editorial Sudamericana.

XVI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo / Cristina Araujo Lima... [et al.] ; Contribuciones de Josefina Dámaris Gutiérrez ; Compilación de Mónica S. Martínez. - 1a ed compendiada. - Córdoba : Editorial de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba ; Cataluña : Universitat Politècnica de Catalunya, 2024.
Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-8486-61-1

1. Urbanismo. I. Araujo Lima, Cristina II. Gutiérrez, Josefina Dámaris, colab. III. Martínez, Mónica S., comp.

CDD 711.007