

Los espacios para la producción en las transformaciones urbanas de Córdoba 1910-2010



José María Aguirre

1. Introducción

La presente ponencia es parte de los resultados del trabajo de investigación "Las transformaciones urbanas de Córdoba 1910-2010. Aproximaciones al estudio histórico-urbanístico y su transferencia a la enseñanza de grado (SeCyT - UNC) Joaquín Peralta (Dir.) Alejandro Romanutti (Codirector). Ese trabajo presentaba varios objetivos generales, entre los que destacamos aquí: (i) contribuir al estudio, ordenamiento y sistematización de información sobre problemas urbano-arquitectónicos locales, con particular atención a la ciudad de Córdoba en el siglo XX; (ii) contribuir al análisis sistemático de planes, proyectos y programas de ordenamiento y mejoramiento de la ciudad y su arquitectura, desde una perspectiva histórica ambiental; (iii) generar instrumentos de orientación pedagógica para docentes de historia en las carreras universitarias de grado en la FAUD; dentro de los objetivos particulares queremos señalar: (i) desarrollar un método de estudio simplificado para el abordaje de problemas urbano-arquitectónicos desde la perspectiva ambiental, para ser aplicados a la enseñanza de grado en la FAUD; (ii) compilar, sistematizar y ordenar didácticamente material procesado existente en forma dispersa, información inédita y aportes de investigaciones anteriores.

Para la consecución y el cumplimiento de dichos objetivos este trabajo fue abordado desde diferentes áreas disciplinares de manera de abarcar desde los planes urbanos generales hasta las intervenciones puntuales de la arquitectura que sirvió a la vivienda, al espacio público, a los

edificios institucionales, a los espacios para la producción, etcétera, gran línea de tiempo condensando la compleja relación entre las diferentes variables, y una serie de fichas analizando casos puntuales a partir de los paquetes funcionales generales expuestos más arriba. El autor de la presente exposición tomó como tema a desarrollar a los espacios para la producción, obteniendo con ello una serie de resultados que llevan la intención de clarificar el modo en que la cultura urbana cordobesa ha venido conformándose con el transcurrir del tiempo en la pasada centuria, segunda en nuestra historia como nación libre.

2. Primera fase de la industrialización como matriz de la cultura urbana en Córdoba

2.1. La fallida industrialización

Lo que sigue es un resumen de algunos de esos resultados, fundamentalmente a través de la observación de casos testigos que ilustran tres diferentes fases del desarrollo urbano cordobés ligado a la producción industrial, y del papel puntual que cada una de ellos jugó en la construcción de una matriz cultural para nuestra ciudad.

Tomando entonces a Waldo Ansaldi, a partir de su libro *Una industrialización fallida: Córdoba, 1880-1914*¹ nos interesa ubicarnos en el inicio del período tomado para el trabajo de investigación *Las transformaciones urbanas de Córdoba 1910-2010*² para comenzar a delinear una posible relación entre el crecimiento industrial y la configuración de la mancha urbana cordobesa. Para ello pueden resultarnos útiles los planos de 1890, el Weller, el Caraffa y el de Extensión del Tranvía, como base para la observación de un fenómeno que Ansaldi ya describe, aunque de manera indirecta. Este autor señala con precisión a todos los primeros asentamientos industriales importantes que se dan entre la última década del siglo XIX y las dos primeras del pasado siglo XX; la mayoría, dedicados a procesar cereales con fines de consumo directo -producción y envasado de harina base- o indirecto -mayormente fideos aunque también galletitas-. Si bien esto resulta, según Ansaldi en "Una industrialización fallida", por la posterior tendencia al monopolio y consecuente desaparición de muchos molinos medianos y chicos, puede claramente observarse que este período contribuye a la definición de las futuras orientaciones que tomará la mancha urbana de Córdoba en el siglo pasado. No es casual que estos asentamientos eligieran al río Suquía como vecino cercano, ya que muy pocos estaban dotados del equipamiento necesario para las nuevas eléctricas -especialmente avanzadas e inusuales para la época-, es entonces que el agua resultaba indispensable como fuente de energía ¿Qué determinó esta situación? Que los molinos se montaran sobre el río sí, pero además cerca o muy junto a otra ayuda importante para su funcionamiento, como lo son las comunicaciones viales. Varios de aquellos primeros molinos se ubicaron al pie -o muy cerca- de un puente, vado o paso entre orillas. En otros casos contribuyeron a su construcción posterior, al igual que a vías de circulación de importancia, impulsando más tarde su jerarquización. El Molino Ducasse cerca del hoy Puente Avellaneda -puerta del Barrio Pueblo San Martín-, El Leticia a las puertas del Barrio Pueblo San Vicente, el Centenario al pie del hoy Nudo Vial Mitre -puerta hacia el Barrio Pueblo General Paz-, el

¹ Ansaldi, Waldo: *Una industrialización fallida: Córdoba, 1880-1914*. Ferreyra Editor. Córdoba, 2000.

² Peralta, Joaquín (Dir.), Romanutti, Alejandro (Codir.). *Las transformaciones urbanas de Córdoba 1910-2010. Aproximaciones al estudio histórico-urbanístico y su transferencia a la enseñanza de grado (SECyT - UNC)*.

Molino del Parque, de los Tillard, ubicado frente al Parque Las Heras -puerta del Barrio Pueblo Alta Córdoba- son los casos más importantes.

Podemos observar -y parafraseando a Ansaldi- que se termina de consolidar en estos tiempos algo así como el rebalse de la ciudad fuera de su pozo. Definitivamente Córdoba comienza a salirse de su matriz hacia horizontes mucho menos definidos en comparación con sus tres previos siglos, lo que quizá resulte en lo que hoy sufrimos como ciudad hiper fragmentada, y con grandes y perennes manchones de vacío urbano dentro de sus propios límites. Lo anteriormente dicho se nos ocurre como primera y absolutamente endeble hipótesis, centrándonos en el papel que estos asentamientos industriales tuvieron a la hora de reforzar el nexo que ya jugaban algunos puentes o conectores viales, entre el casco céntrico en su tradicional "pozo" y la margen norte del Río Suquía.

El propio Sarmiento³ nos advierte a mediados del siglo XIX y a propósito de la forma "enclaustrada" en que la ciudad había configurado su pequeña mancha, a imagen y semejanza de los numerosos claustros que la poblaban, prácticamente desde su fundación; su centro en el agua (el río Suquía) y los límites físicos precisos rodeando ese centro (las barrancas-bordes del gran pozo). Esa advertencia ilustra la idea que el sanjuanino tenía acerca de la conservadora cultura cordobesa y su relación con su forma física. De allí se desprende nuestra segunda observación y que tiene que ver con la metamorfosis que sufre la matriz cultural cordobesa durante la segunda mitad del siglo pasado, y el importante papel que jugó en ello el gran desarrollo de los espacios para la producción, fundamentalmente entre las décadas del cincuenta y del setenta, antes del desmantelamiento del aparato productivo que resultara de la política económica de José Alfredo Martínez de Hoz. Pero de ello nos ocuparemos más adelante.

3. Y la historia sigue

Esta situación de estrecha relación entre industria y río continúa hasta bien entrado el siglo XX y podemos observarlo a través de algunos energía eléctrica o la Cervecería Córdoba. Para esta presentación vamos a elegir a uno en particular, y perteneciente al primer grupo. Del segundo existen estudios de mayor importancia que el presente escrito⁴.

3.1. *Central Térmica La Tablada*

Existen en nuestra ciudad una serie de edificaciones otrora utilizadas para la generación de energía eléctrica, producción madre de producciones si las hay. Estos objetos arquitectónicos patrimoniales exhiben diferentes estados según la suerte corrida en estos muchos años transcurridos desde su construcción. Algunos se encuentran en estado de semi abandono, como el caso de la "Central Hidráulica Villa Belgrano", originalmente denominada por sus primeros dueños como "Usina Hidroeléctrica Córdoba del Oeste"; otros han sido refuncionalizados, tal el caso de la actualmente llamada "Plaza de la Música" (ex Vieja Usina), en donde funciona un centro para la difusión de la cultura en lo que fuera el edificio de la "Central Térmica Mendoza"; algunos han sido completamente demolidos como la "Central Térmica La Tablada", que ocupara la céntrica manzana en donde hoy se asienta la sede administrativa de la EPEC (Empresa Provincial de Energía de Córdoba - proyecto de Revol-Díaz-

³ Sarmiento, Domingo Faustino: Facundo. Ed. elaleph.com, 1999, p. 105-109.

⁴ Guidi, Freddy: Cervecería Córdoba, Córdoba, en: Summa Nº266-267 de oct. y nov. de 1989.

Hoobs 1971). Éste último sea quizá el ejemplo más significativo y por una serie combinada de factores. Era el más céntrico de todos edificios destinados a la producción, y fue la ampliación de lo que fuera la primera usina de la ciudad, construida en el año 1888. El factor principal podría ser además su lenguaje y valor patrimonial que, revisado en el presente, justifica plenamente lo que pudiese haber sido su mantención y posible refuncionalización.

3.1.1. *Antecedentes*

Sobre la manzana triangular rodeada por las calles Tucumán, Progreso (hoy Tablada) y Coronel Cuenca (hoy Humberto Primo) se levantó en 1888 la primera usina de la ciudad destinada a alimentar el alumbrado público de la zona céntrica y parte del llamado Pueblo General Paz. Funcionaba sólo ocho horas y por la noche, salvo caso de luna llena, lo que permitía prescindir del vital fluido. A un año de su puesta en servicio pasa a la órbita del municipio hasta el año 1896 cuando queda en manos de la “Córdoba Light and Power Company”, popularmente conocida como la Compañía de Luz y Fuerza. Su potencia entonces alcanzaba para alimentar a 400 lámparas de arco de 95 vatios. Hasta 1906 tuvo vigencia el contrato que permitía el usufructo de la usina, por parte de la CLPC. Igualmente en el año 1909 y bajo la órbita de la misma empresa, se decide la ampliación de la capacidad de generación, fundamentalmente impulsada por la necesidad de mayor cantidad de energía para mover los tranvías eléctricos ya inevitables para una ciudad en crecimiento. Otro impulso complementario vino seguramente de la mano del Centenario de la Revolución, con aires de modernización y aplicación práctica de las tecnologías más avanzadas de la época. Después de todo, la luz eléctrica fue vedette de los festejos dando un marco espectacular a los principales monumentos del país.

La construcción de la ampliación de la Central Térmica La Tablada se prolongó hasta 1912 que es cuando se completa el edificio para albergar una usina a vapor, alimentada con carbón, tanto sea de leña o de piedra (hulla), siendo a veces reemplazado por maíz, dependiendo esto último del fluctuante precio del cereal. La planta de vapor sufrió dos importantes ampliaciones, en los años 1923 y 1925, sumando cerca de 4000 Kw de potencia nominal en conjunto. El predio contaba además con depósitos y playones para manipular las largas piezas de madera que sería utilizadas como alimento de las calderas, y se completaba con varios edificios (algunos de viviendas) refuncionalizados como Laboratorio Químico, Guardia o Sala de Medidores y Conexiones. No existen datos precisos de cuándo pero, a la icónica chimenea de ladrillo se agrega luego una de material ferroso (chapa), más cerca de la actual calle Tablada.

Un apartado especial merece el sistema de enfriamiento de la central, un piletón de todo el largo del conjunto que montado sobre el río era a su vez atravesado por numerosas cañerías plagadas de flores de agua que, a manera de fuentes, desplegaban todo su espectáculo al circunstancial transeúnte.

En cuanto al lenguaje, digamos que las usinas de la Provincia de Córdoba, al igual que las de muchas regiones del país, responden a una estética muy ligada al neoclásico inglés, estética propia de un desarrollo industrial renaciente y muy emparentado además con las construcciones propias del ferrocarril, como así también con la de otros establecimientos industriales, como el caso de la Cervecería Córdoba, ubicada a algunos kilómetros río arriba.

4. La definitiva industrialización

Recuperando aquella segunda fase presentada en el inicio del presente trabajo, digamos que se hace evidente, ante la lectura de los diferentes planos y planes de la ciudad propios del siglo pasado, que desde la decisión de quién fuera Ministro de Industria en la primera presidencia de Perón y más adelante Gobernador de la Provincia de Córdoba, el Brigadier Juan Ignacio de San Martín, de crear las Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME) en el marco internacional

de la segunda posguerra, nuestra ciudad sufre una definitiva reorientación hacia el desarrollo de la industria pesada, al punto de ser objeto de la exagerada -pero efectiva en términos propagandísticos- comparación con la Detroit norteamericana. Córdoba se multiplica y crece de un modo imprevisto —por propios y ajenos— y refunde en esta nueva matriz su perfil cultural, el que la acompañará durante casi cuatro décadas.

Los casos que elegimos para ilustrar ese nuevo paradigma de ciudad son, en primer término el de la popularmente conocida como Fábrica Militar de Aviones, pero que históricamente ha pasado por varias etapas que dan muestra clara de lo estrecho que resulta el terreno de lo aeronáutico para definir la amplísima gama de productos que salieron de las líneas de la originalmente denominada IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado), y más tarde IME (Industrias Mecánicas del Estado), al separarse la producción de aviones del resto de lo producido en la planta de la Ruta 20 Norte, y que se presentó además como germen de posteriores asentamientos a los que proveyó directa o indirectamente, no sólo de equipamiento, sino también de mano de obra especializada. De este inmediato marco contextual es que elegimos al segundo caso de este período, las originales Industrias Kaiser Argentina (IKA), hoy Renault Argentina, por ser justamente para la cultura cordobesa, no sólo un sucedáneo productivo de la IAME, sino además una heredera de la función cumplida por el Instituto Aerotécnico (hoy Instituto Universitario Aeronáutico) en la formación de los necesarios técnicos como mano de obra especializada para la industria pesada. En razón de poder ajustarnos a la necesaria extensión de la presente exposición es que dejaremos aquí de lado el fundamental caso de las IKA en favor de poder asomarnos doblemente a las IAME.

4.1. Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado

La creación de la Fábrica Militar de Aviones, a instancias del ingeniero Francisco De Arteaga, se dio bajo la segunda gobernación de Ramón Cárcano y la intendencia de Emilio Olmos. Si bien fue inaugurada en nuestra ciudad de Córdoba allá por el mes de octubre del año 1927, pasó luego por diferentes etapas que fueron jalonando su proceso, un proceso con marcados altibajos y que afortunadamente se extiende hacia el futuro y con esperanzas de recuperar sus mejores perfiles productivos. La aviación militar en la Argentina ya había recibido un importante impulso desde el año 1912 y bajo la presidencia de Roque Sáenz Peña, cuando animado por el mismo Jorge Newbery decretara la creación de la Escuela de Aviación Militar. Sin dudas, el período más fructífero de esta institución fue el que se desarrolló bajo la sigla IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado), creada por decreto presidencial del 28 de marzo del año 1952, y según lo dispuesto por la Ley 13.456, para la promoción del desarrollo de la investigación, proyectos, construcción y reparación de aviones y material aeronáutico y de la industria automotriz.

El Brigadier Juan Ignacio San Martín es en gran medida el responsable del fundamental impulso que cobró la industria pesada en la Argentina a fines de la década del cuarenta y principios de los cincuenta, en tres y sucesivas funciones públicas que cumpliera por entonces. En primer término, y desde el 29 de febrero de 1944, la dirección del Instituto Aerotécnico, sucedáneo de aquella original Fábrica Militar de Aviones. Ese mismo año, San Martín dejaría los cuadros del Ejército para pasar definitivamente a los de la Fuerza Aérea Argentina, en donde cerraría su importante carrera. Luego, el 28 de septiembre del año 1948 fue autorizado a aceptar la candidatura a gobernador de la provincia de Córdoba por el partido Justicialista, resultando vencedor en las elecciones del 5 de diciembre de ese mismo año. Asume esa magistratura el 12 de marzo del siguiente año y la cumple por un corto período ya que, el 2 de octubre de 1951 el Presidente Perón lo convoca como ministro de Aeronáutica de la Nación, función bajo la cual se produce el mencionado traspaso del Instituto Aerotécnico a IAME.

El IAME continuó con su función formadora de recursos iniciados en el Instituto Aerotécnico, lo que permitió la instalación en ésta ciudad de varias plantas de industria pesada como FIAT-CONCORD, Transax, Kaiser (hoy Renault), Perkins y otras más, todas en el año 1954.

4.1.1. Túnel de viento

El Instituto Aerotécnico reemplazó en 1943 a la original Fábrica de Aviones, y su centro neurálgico era un complejo de sólidas edificaciones compuestas por varios bloques. Con claras líneas neoclásicas el conjunto mira hacia la calle principal de todo el complejo fabril por un lado, y hacia la Ruta Provincial 38 por el otro, en un brazo mucho menos regular que el primero, separado de éste por algunos espacios verdes, algunos de los cuales hoy ya han recibido edificaciones y que incluye al conocido Túnel de Viento.

Este gran apéndice edilicio, que todavía hoy resulta difícil de parangonar con otro similar en todo el globo, resultó un importante desafío de la arquitectura en hormigón armado, ya que muestra en su curiosa forma exterior las necesidades internas que obedecen principalmente a los ensayos a realizarse en su interior. El volumen muestra dos prismas regulares, uno de base cuadrada y el otro cilíndrico, unidos por otro más alargado con forma de poliedro trunco y recostado. Su base menor forma la intersección que alberga al ventilador del túnel, máquina que se dice está impulsada por un motor análogo al utilizado en los viejos aviones Douglas DC3. La mayor en cambio, se vincula al área en donde los operarios ubican los modelos a escala que serán motivo de los ensayos de viento. Las instalaciones se completan con las habitaciones destinadas al instrumental o cabina de control, depósito de modelos a escala y oficinas varias.

El período comprendido por las décadas cuarenta y cincuenta del pasado siglo XX es sin dudas el de mayor desarrollo edilicio de todo el complejo fabril que comprende a la Fábrica Militar de Aviones. Para tomar dimensión real de la escala de todo el complejo citaremos a la Revista Decolando, publicación interna que se editaba en la fábrica misma para difusión interna de noticias varias, y que muestra algunos números que pueden ayudarnos en la tarea. Para fines del año 1957 ya se contaba con producción de (i) aviones, (ii) motores y hélices, (iii) instrumentos y equipos, (iv) paracaídas, (v) máquinas y herramientas, (vi) forja y fundición, (vii) automóviles, (viii) motocicletas y (ix) tractores. Su nómina se completaba con un número de ocho mil trescientos empleados, actuando todos ellos en instalaciones que llegaban a una superficie cubierta de doscientos diecisiete mil metros cuadrados cubiertos, albergando sus

talleres un número de tres mil quinientas máquinas herramientas movidas con una potencia instalada de diecinueve mil quinientos caballos de fuerza.

4.1.2. *Hangar 90*

Otro edificio señero del complejo fabril es el conocido como Hangar 90, verdadero logro de la arquitectura fabril de grandes luces. Su fachada, modificada ya, mostraba claras y sobrias líneas modernas en donde el ritmo se marcaba a partir de un tándem de vanos rectangulares conformados por tres paños de ladrillos de vidrio, consiguiendo lo que seguramente fuera una premisa de diseño, el romper en parte con la marcada horizontalidad del bloque edilicio. La composición se enriquece con algunas variaciones que apelan a la misma combinación de llenos sobrios hendidos con paños del mismo material vidriado. Estas fajas luminosas se comportan como coronamientos de los gigantescos portones que permiten el paso de las enormes máquinas aéreas que deben albergarse en su interior, ya sea en las líneas de montaje o, como sucede actualmente, en los sectores de reparación. El conjunto de la fachada se completa con otra faja marcadamente vertical que se comporta como transición entre las diferentes proporciones que tienen los mencionados portones del frente del hangar.

Una de las características más interesantes de analizar en este particular edificio tiene que ver con sus gigantescas proporciones.

El tamaño de las máquinas que se producen y reparan allí obligó al desarrollo de semejante estructura, que cuenta con una luz interna que supera los sesenta metros lineales.

Su largo original rondaba una dimensión similar, hasta que fue ampliado superando el triple de aquella medida inicial. Su altura interior ronda los diez metros hasta la base de las vigas estéreo estructurales que soportan la carga del techo de lucernarios típico de la arquitectura fabril.

4.3. Una configuración algo más definitiva

Sabemos que un rasgo compartido por la casi totalidad de las ciudades latinoamericanas es la presencia de una centralidad fuertemente ligada a la instancia fundacional [...] Córdoba irá a espacializar un orden social con énfasis en el centro de la composición urbana, dando origen a un esquema de relaciones monoradial entre la ciudad y su territorio, acentuado por su carácter mediterráneo y de nodo articulador de regiones.

Fernando Díaz Terreno⁵

Como claramente afirma Díaz Terreno, Córdoba históricamente se ha abierto de modo radial hacia las regiones vecinas que la han llamado; a saber, los más desarrollados radios hacia (i) el sureste desde los puertos (Buenos Aires y Rosario), y más allá la Banda Oriental y Europa; y (ii) hacia el nornoroeste en lo que seguramente fuera una paulatina remontada urbana por el Suquía con dirección a los distintos circuitos serranos. La mancha de la ciudad se ve claramente deformada, estirándose en las direcciones sureste-noroeste y sobre el curso del río, lo que sigue acentuándose hasta los años setenta, por lo menos. Otros ejes serán (iii) el

⁵ Díaz Terreno, Fernando: El lugar de todos, en: Café de las ciudades. Año 10 - Nro 104/junio 2011. www.cafedelasciudades.com.ar

este-noreste con la Mesopotamia y las puertas al Paraguay y el Brasil; (iv) el oeste con Cuyo y el Chile trasandino; y (v) finalmente se abrirán nuevos al sur mirando a la Pampa y a la región Patagónica.

Esa expansión hacia todos los cardinales y ordenada sólo por las vías de conexión terrestre, fueran estas carreteras o líneas férreas, además de la fortísima presencia física (aunque inconsciente) del Suquía⁶, se buscará frenar desde las diferentes y sucesivas gestiones. Para fines de la década del veinte del pasado siglo y bajo la intendencia de Olmos, el Plan encargado al Ingeniero Benito Carrasco muestra un primer intento por limitar ese desenfrenado crecimiento a través de un anillo de circunvalación. Esta avenida-límite será ajustada y delineada con una configuración muy cercana a la definitiva a través de los "Lineamientos del Plan Regulador" desarrollado por el equipo del arquitecto italiano Ernesto La Padula en el año 1962. Según Foglia⁷ el trazado de la Avenida de Circunvalación de La Padula se inspiró en los principios de Abercombrie para Londres en su plan del año 1943, en razón de incluir un cinturón verde que nunca llegó a cerrarse. Hoy la popularmente llamada "Circunvalación" lleva el nombre de Agustín Tosco⁸, denominación que se intentó modificar durante la actual gestión del intendente Ramón Mestre (h), lo que suscitó una inmediata reacción de una gran mayoría de cordobeses que acuerdan totalmente con que esa arteria lleve por nombre el de un histórico sindicalista del gremio de Luz y Fuerza, y protagonista fundamental del Cordobazo, alzamiento popular compuesto principalmente por estudiantes y obreros, éstos últimos como eslabón social primario de la Córdoba fuertemente industrializada de fines de los sesenta. Si alguna vez se imaginó a la Circunvalación como límite físico al crecimiento desordenado de la ciudad, hoy es funcionalmente un conector esencial para el intercambio de materiales e insumos entre las principales industrias de la ciudad y sus proveedores. La idea de un cinturón verde se ha transformado, desde la vigencia de la actual Ordenanza de Uso del Suelo, en un cinturón industrial con la "Agustín Tosco" como corredor logístico propio, facilitando igualmente la salida y entrada de insumos a la ciudad toda.

Como última y puntual interrogante digamos que Córdoba se resiste a cerrar este anillo limitador-conector quedando aún sin materializarse el tramo entre los nudos viales del "Tropezón" y "La Mujer Urbana" -sin casualidades de por medio- el sector de la ciudad con menor desarrollo productivo, zona de ingreso del río Suquía a la ciudad y de perfil fuertemente residencial de clases medias altas y altas. La respuesta a semejante planteo merecería un desarrollo que escapa y por mucho a las intenciones de la presente exposición.

⁶ Durante décadas Córdoba pierde real conciencia de la presencia del río en su paso por el centro de la ciudad. Se le dio la espalda, hasta principios de los ochenta con una primera intervención de Miguel Ángel Roca y sus exedras sobre el borde del Parque las Heras (antiguo Parque Elisa), proceso que inicia allí pero que no perderá fuerza intentando recuperar progresivamente una relación ciudad-río más saludable.

⁷ Foglia, María Elena: Procesos de modernización en Córdoba, FAUD, UNC, 1984, p. 58.

⁸ Actualmente existe un conflicto de poderes municipal y provincial ya que está vigente una ordenanza del año 2006 dictada durante la intendencia de Luis Juez que denomina a la Avenida con el nombre de "Agustín Tosco" y una ley provincial del año 2010 impulsada por el entonces gobernador Juan Schiaretti que la nombra "Gobernador Juan Bautista Bustos". Con el fin de zanjar la cuestión existe un proyecto de ley de la Nación del Diputado Héctor Recalde a favor de la propuesta del municipio.

Bibliografía

Ansoldil, Waldo (2000): Una industrialización fallida: Córdoba, 1880-1914, Córdoba. Ferreyra Ed.

Sarmiento, Domingo Faustino (1999): Facundo. Ed. elaleph.com.

F. Díaz Terreno. El lugar de todos. En: Café de las ciudades. Año 10 - Nro 104/junio 2011.
www.cafedelasciudades.com.ar.

Foglia, María E.. *Procesos de modernización en Córdoba*. FAUD, Córdoba, 1984.

M. A. Álvarez Areces & J. D. Tartarini. *Testimonios de la memoria del trabajo y la producción. Patrimonio industrial en Iberoamérica*. Ed. INCUNA, Buenos Aires, 2008.

Gutiérrez, R. (Editor Literario). Miradas sobre el patrimonio industrial. Editado por el CEDODAL, Buenos Aires, 2007.

Galli, J. (Editor). *Crónica del siglo XX*. Ed. Plaza y Janes, Barcelona, 1999.

Guidi, F.: Cervecería Córdoba, Córdoba. En: Summa N°266-267 de oct. y nov. de 1989. Editado por Summa, Buenos Aires.

Keegan, R. A. (Coord. Edit.) Efraín Bischoff (asesor histórico). Córdoba, nuestra historia. Editado por Keegan SRL, Córdoba, 2000.

Boixadós, María C., Palacios, Marta y Romero, Silvia. Fragmentos de una historia. Córdoba 1920 - 1955. Editado por la FFyHH UNC, Córdoba, 2005.

Capellupo, R. M. (Coordinador). Aproximaciones al gobernador San Martín. Editado por el Gobierno de la Provincia de Córdoba, Córdoba, 1998.

DINFIA: Memorias y balances. Ejercicios: 1959 - 1960/1961 - 1961/1962 y 1963/1964. Editadas en la Fábrica Militar de Aviones, Córdoba.

Revista Decolando. Número 1, del 10 de octubre de 1957. Ed. F.M.A., Córdoba.

La Razón 1905-1980. Historia viva. Ed. La Razón, Buenos Aires, 1980.

Díaz Terreno, Fernando: El lugar de todos, en Café de las ciudades. Año 10, no. 104, junio 2011.
www.cafedelasciudades.com.ar

