

## **Corredores metropolitanos**

### **Las formas del crecimiento urbano<sup>38</sup> en el Área Metropolitana de Córdoba<sup>39</sup>**

ᄁ

Saulo Nazareno Martín

Palabras clave: Diversidad, caracterización, corredor, modelo, crecimiento.

#### **El Origen de los Corredores Metropolitanos en el marco de la Planificación**

Existe un periodo en el que los escenarios de planificación comenzaron a pensar en la posibilidad de que uno de los modelos de crecimiento para la ciudad de Córdoba podría establecerse a través de los “corredores”.

En 1973, el “Diagnostico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico para la ciudad de Córdoba”<sup>40</sup>, en su concepción refiere a dos alternativas de modelos de crecimiento urbano, uno basado en la “Alternativa 1 – Crecimiento Monocéntrico Concentrado” y un segundo modelo teórico que es la “Alternativa 2 – Ejes preferenciales de desarrollo” (fig.1), que va a materializar aquellos ejes preferenciales de asentamiento residencial o

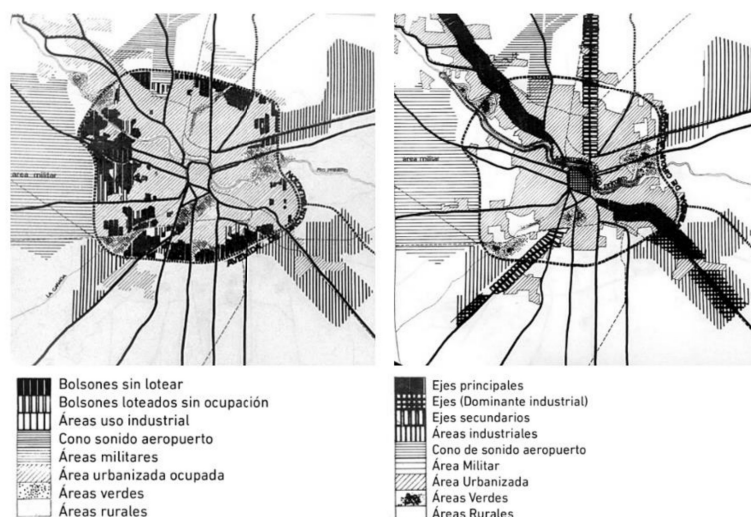
---

<sup>38</sup> Basado en la interpretación de los estudios de Solà Morales i Rubió 1997, sobre “Las formas del crecimiento urbano”, quien define medir el tiempo sobre el espacio y que el proyecto urbanístico es materia compositiva que requiere del tiempo, junto a los estudios de Antonio A. Font sobre “Las nuevas formas del crecimiento metropolitano” que data sobre la necesidad de reconstruir los episodios urbanizadores que nos permitan entender el proceso de formación de la estructura metropolitana.

<sup>39</sup> Parte de este estudio comprende parte de los capítulos I y III de la tesis de maestría en urbanismo FAUD - UNC. Corredores Metropolitanos. Las formas del crecimiento urbano en el Área Metropolitana de Córdoba. Del autor.

<sup>40</sup> Da origen a los planteos y bases sobre el “Esquema de Ordenamiento Urbano (EDOU, 1978), considerado fundamental para el entendimiento de las disposiciones en torno a las formas del crecimiento urbano de los “corredores”.

industrial, localizando los equipamientos comunitarios, centros comerciales y pequeñas industrias sobre los ejes, equipados con grandes redes troncales de servicios integrales y un sistema de transporte rápido. Se describe como una propuesta superadora, posible de plantearle al planeamiento un modelo que como propuesta oriente el uso de suelo, favorezca las relaciones funcionales, racionalice el crecimiento de infraestructura, asegure las vinculaciones a las funciones polares y un equilibrio entre el espacio urbanizado y espacio libre de uso rural y recreativo. Este modelo es el que se adecua y nos da una referencia clarificante sobre la conceptualización de los “corredores metropolitanos”.



Alt. 1 – Crecimiento Monocéntrico Concentrado (izq.) Alt. 2 – Ejes Preferencial Elaboración propia en base al Diagnostico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Córdoba. Municipalidad, 1973.

Desde su conformación hace énfasis en los “corredores interurbanos” realizando un análisis detallado de los ejes radiales de penetración, que por su rol, consolidación edilicia, crecimiento urbano y potencialidad de escalas, constituyen un factor principal considerable al momento de definir la estructuración funcional de la ciudad. Estos ejes en un inicio van a ser dieciséis (16) para lo cual se define en su aplicación un espesor de 1 km de ancho, es decir, cinco (5) cuadras para cada lado de la vía según corresponda, considerando la variabilidad en porcentaje de usos de suelo dominantes y no dominantes, población, área de influencia, accesibilidad respecto a la disponibilidad de vías, distancias al área central, infraestructura, y caudal vehicular. De este análisis se desprenden parcialmente cuatro ejes preferenciales de desarrollo seleccionados por sus ventajas comparativas. Finalmente, los dos ejes desarrollados serán el Eje Noroeste: Castro Barros – Caraffa – Rafael Núñez, y Eje Sudeste: Ruta 9 Sud tomados como referencia para los lineamientos planteados. (Fig. 2).

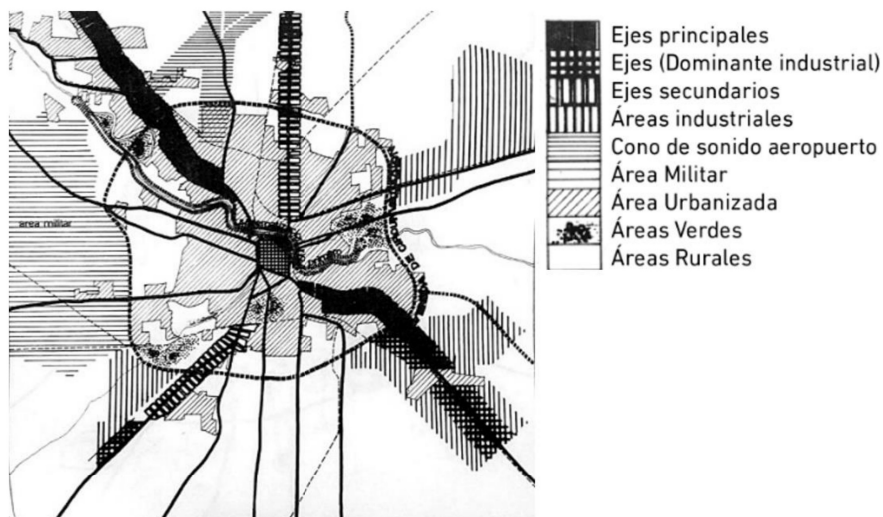


Figura 2. Alternativa 2 – Ejes Preferenciales de Desarrollo

Fuente: Elaboración propia en base al Diagnostico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico de la ciudad de Córdoba. Municipalidad, 1973.

A finales de los '70 el “Esquema de Ordenamiento Urbano (EDOU, 1978)” además de orientar esquemáticamente, el crecimiento y la ocupación del territorio, su enfoque también va a dar mayor precisión sobre su documento rector el Diagnostico, 1973.

La espacialización de la estrategia de intervención va desglosarse a partir de las siguientes categorías “corredores, áreas tramas y áreas de relleno”. Al “corredor” lo define como aquella área conformada a lo largo de las vías principales y que son estructurantes a escala del conjunto de ciudad, a las “áreas tramas” donde su conformación es determinada en base a una eje vial multidireccional dotada de equipamiento sustenta residencia de medias y altas densidades. Y por último las “áreas de relleno” que van a ser aquellas que no se configuran como trama o corredor pero que se sirven de sus equipamientos, buscando orientar la acción privada induciendo a la coordinación administrativa.

Respecto a los “corredores en la estrategia de intervención”, se menciona que estos deberán contener un máximo grado de mixtura de uso, con un alto grado de concentración de equipamientos, la residencia debe combinarse con comercio y/o recreación, o industria enmarcada en una escala urbana o de sector, determinando su intensidad según la densidad, caracterizando de esta forma la continuidad en el tejido por el grado de mixtura, dominancia e intensidad de usos. La intensidad de uso va a ser en definitiva una variable alta y media decreciente transversal al eje, y se considerara la máxima intensidad en tramos como centros o extensión del área central. (EDOU.1978, p.88).

El documento considera que “un corredor es en esencia aquellas áreas potencialmente aptas, conformadas a lo largo de una vía principal, y que difieren de las áreas inmediatas cumpliendo una función estructuradora a escala del conjunto de la ciudad” (EDOU, 1978). El corredor puede configurarse de forma lineal, ocupando el uso mixto, en frentes de manzanas o vías transversales a la vía directriz, obteniendo así una serie de tres (3) combinaciones que va del corredor lineal al área que configura una trama de usos mixto. (fig.3).

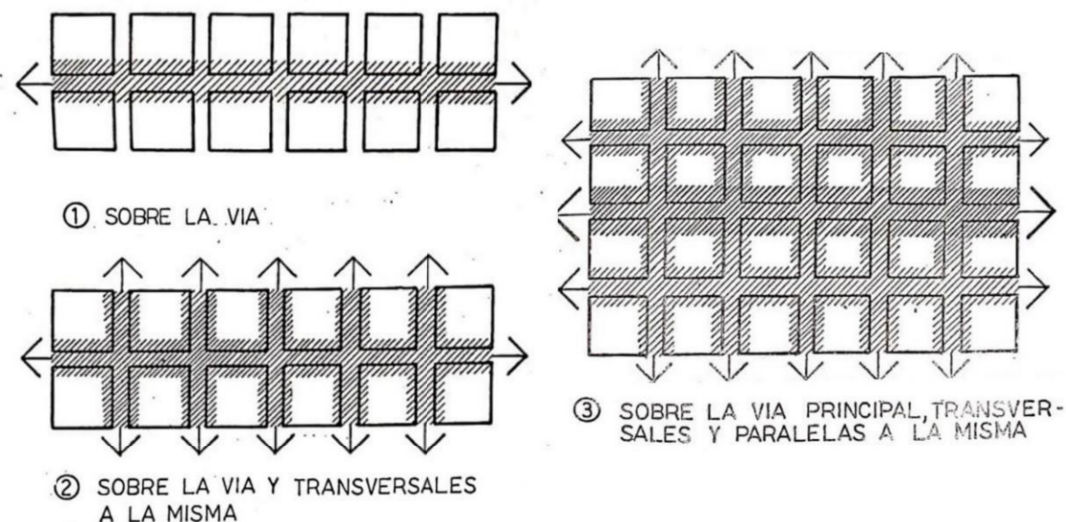


Fig. 3. Distribución del uso mixto sobre el "corredor"  
Fuente: Esquema de ordenamiento urbano. (EDOU) Municipalidad, 1978.

Los documentos posteriores<sup>41</sup> si bien incluirán en sus desarrollos cuestiones metropolitanas, acciones y demás, solo se volcarán efectivamente sobre ámbitos urbanos especialmente en ciudad de Córdoba y particularmente en el área central, con la excepción de los documentos del IPLAM, que si arribaran la cuestión metropolitana. Hasta el 2012 que estos documentos son publicados, la ausencia sobre modelos de crecimientos urbanos se mantendrá presente en la planificación local.

### **Estructura Espacial Metropolitana de Corredores. Análisis de la organización espacial territorial según la convergencia o divergencia de concentraciones espaciales**

La estructura espacial de "corredores metropolitanos" se va a espacializar a través de reconstrucción cartográfica, según categorías predefinidas, consideradas centrales para el entendimiento del territorio. Cabe aclarar que a los fines del presente estudio, se considera como área de estudio la región metropolitana (fig. 1), en la que se incluye ciudad de Córdoba, ya que se consideran a los corredores metropolitanos la extensión de áreas urbanas.

<sup>41</sup> En los años '80 "Esquema Director Ordenamiento Metropolitano (EDOM, 1981-2000)", en los '90 los PEC, 1993-1999 y PECba, 2003-2006 y en el 2012 los documentos síntesis, del Instituto de Planificación Metropolitana (IPLAM), Tomo 1. Contexto regional, fundamentos y orientaciones. Tomo 2. Plan vial y usos de suelo. Tomo 3 Lineamientos para un plan metropolitano de transporte. Y finalmente en el 2016 el documento en revisión del Plan Director de Sierras Chicas del (IPLAM).

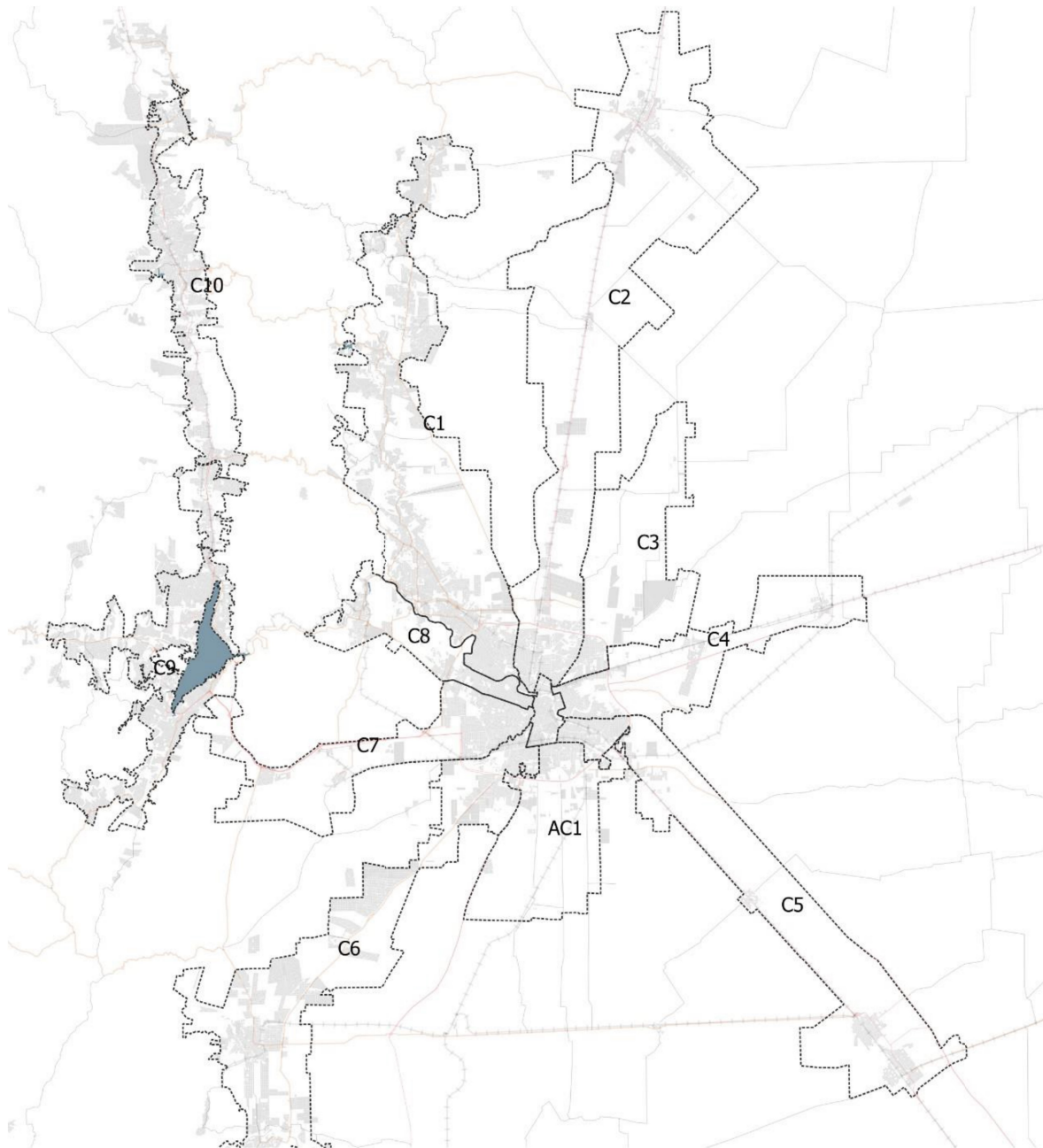


Fig. 1. Esquematización de "Corredores Metropolitanos"  
Fuente: Elaboración propia en base a google earth.

### Configuraciones convergentes y divergentes

Al analizar las estructuras es necesario comprender como se configura el territorio, desde esa óptica es que se identifican dos (2) grupos, por un lado las "configuraciones espaciales convergentes", es decir aquella composición espacial en la que convergen los conjuntos de objetos espaciales, y un segundo grupo en el que se encuentran las "configuraciones espaciales divergentes", donde existe una relación de semejanza entre sus objetos espaciales de distancias considerables entre sus pares y sin responder a una estructura física que los vincule, ubicándose generalmente en áreas de bordes.

### Grupo 1: Formaciones Lineales (FL)

Las formaciones lineales (FL) forman parte de los procesos de transformación vinculados a la renovación parcela a parcela en áreas ya consolidadas, concentración de actividades, y sustitución de estas y/o del tipo edificatorio.

Su condición de trama tanto en su recorrido lineal o en la expansión en áreas de centralidad o subcentralidad (fig. 1), lo definen como un elemento estructural de los “corredores metropolitanos”. Es por ello que se consideró para el mapeo, a las formaciones lineales como aquel conjunto de objetos espaciales materializados en su recorrido lineal junto con aquellas áreas que por la concentración de mayor mixtura de usos representan áreas de centralidad o subcentralidad. Como unidad de medida en los tramos entre centros y subcentros, se identificó un tamaño de parcelas de superficies de  $1350\text{m}^2$  (la mediana), y superficies construidas en promedio, superiores a los  $2500\text{m}^2$ .

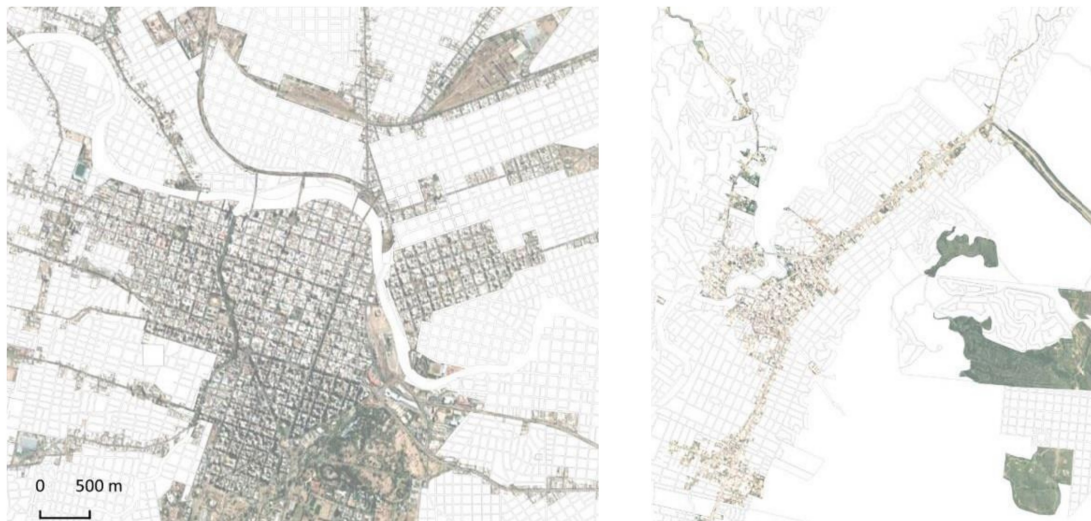


Fig. 1. Formaciones lineales. Centralidades y subcentralidad metropolitanas.

Ciudad de Córdoba (izq.) y Villa Carlos Paz (der.). Fuente: Elaboración propia en base a google earth.

Como resultado del estudio de las formaciones lineales, se obtiene una estructura morfológica espacial (Font, 1997) de formaciones lineales (fig.2).

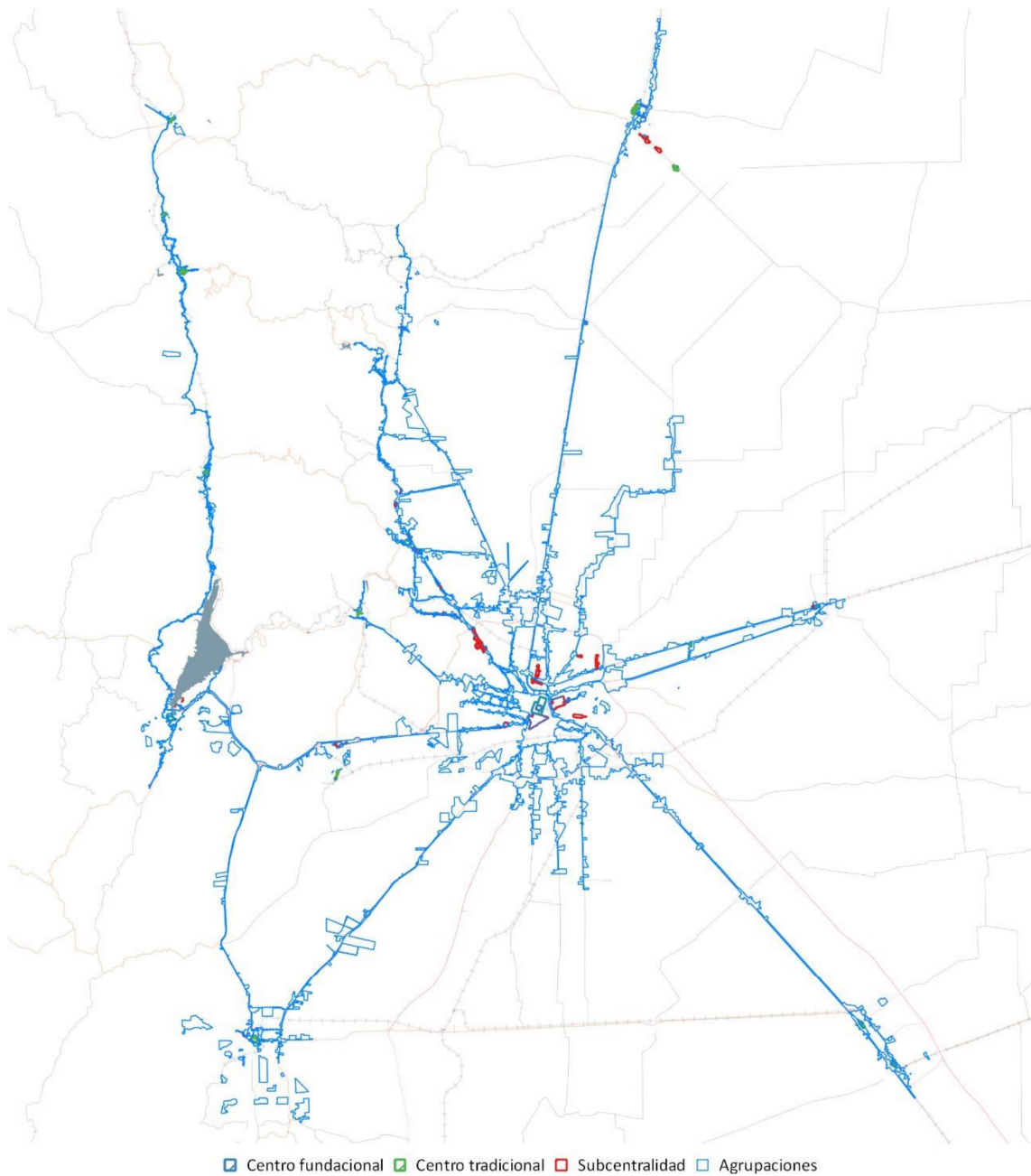


Fig. 2. Formaciones lineales (FI)  
 Fuente: Elaboración propia en base a google earth.

## Grupo 2: Grandes Superficies, Espacios Abiertos y Urbanizaciones

Dentro del paraguas de configuraciones divergentes, se reconocieron aquellos objetos espaciales que por su morfología, uso o actividad y situación territorial se las puede asociar sin estar vinculadas a redes de infraestructuras de comunicación.

### Grandes Superficies (Gs)

Dentro de las grandes superficies, se identificaron tres (3) subcategorías a caracterizar.

“Agrupaciones”, que son aquellas superficies semejantes, como ser parques industriales,

empresariales, playas de logística, almacenes de acopio, comercios intermedios, estaciones de servicio, hoteles, estacionamientos, equipamientos sanitarios, administrativos y educativos (fig.3)



Fig. 3. Agrupaciones

Arriba: Arco Norte Córdoba – Guiñazu (izq.) y Sureste ciudad Córdoba (der.)

Abajo: Río Segundo – Pilar (izq.) y Jesús María (der). Fuente: Elaboración propia en base a google earth.

También en las Grandes Superficies (fig.4), se reconocieron “Artefactos”, como aquellas superficies insertas en la trama urbana, conectadas infraestructuras de comunicación, pero cierta autonomía funcional, como los mall y por ultimo las “Singularidades”, que son piezas definidas por actividades industriales, depósitos sanitarios o relacionados con el



extractivismo urbano por caso las canteras Sierras Chicas, o los basurales a cielo abierto al sur de la ciudad de Córdoba.

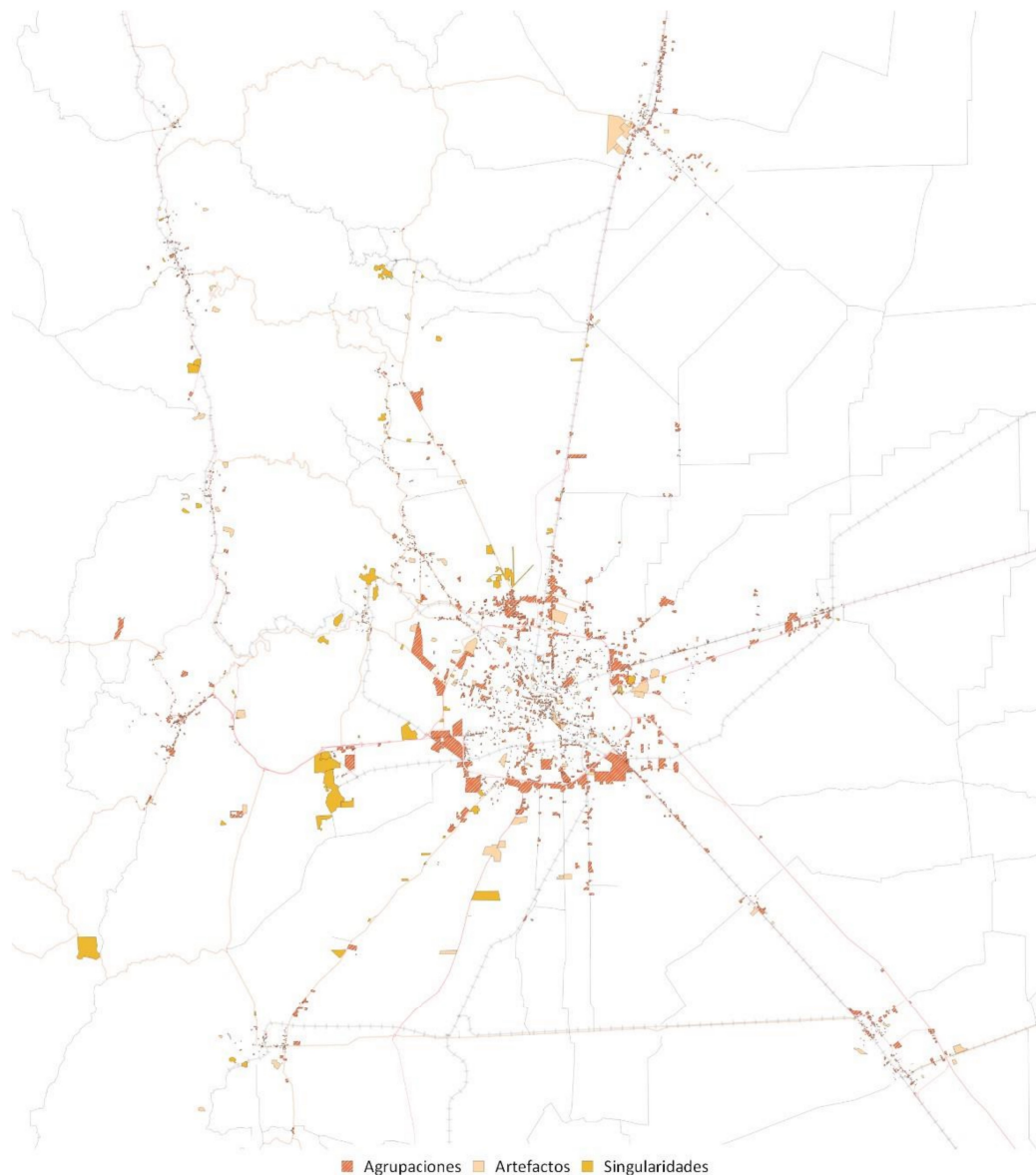


Fig. 4. Grandes Superficies (Gs)  
Fuente: Elaboración propia en base a google earth.

### **Espacios Abiertos (Ea)**

Son aquellos espacios naturales, rurales, parques, plazas, bulevares, equipamientos semi abiertos/públicos, espacios vacantes o bolsones urbanos, ríos, arroyos y canales (fig.5).

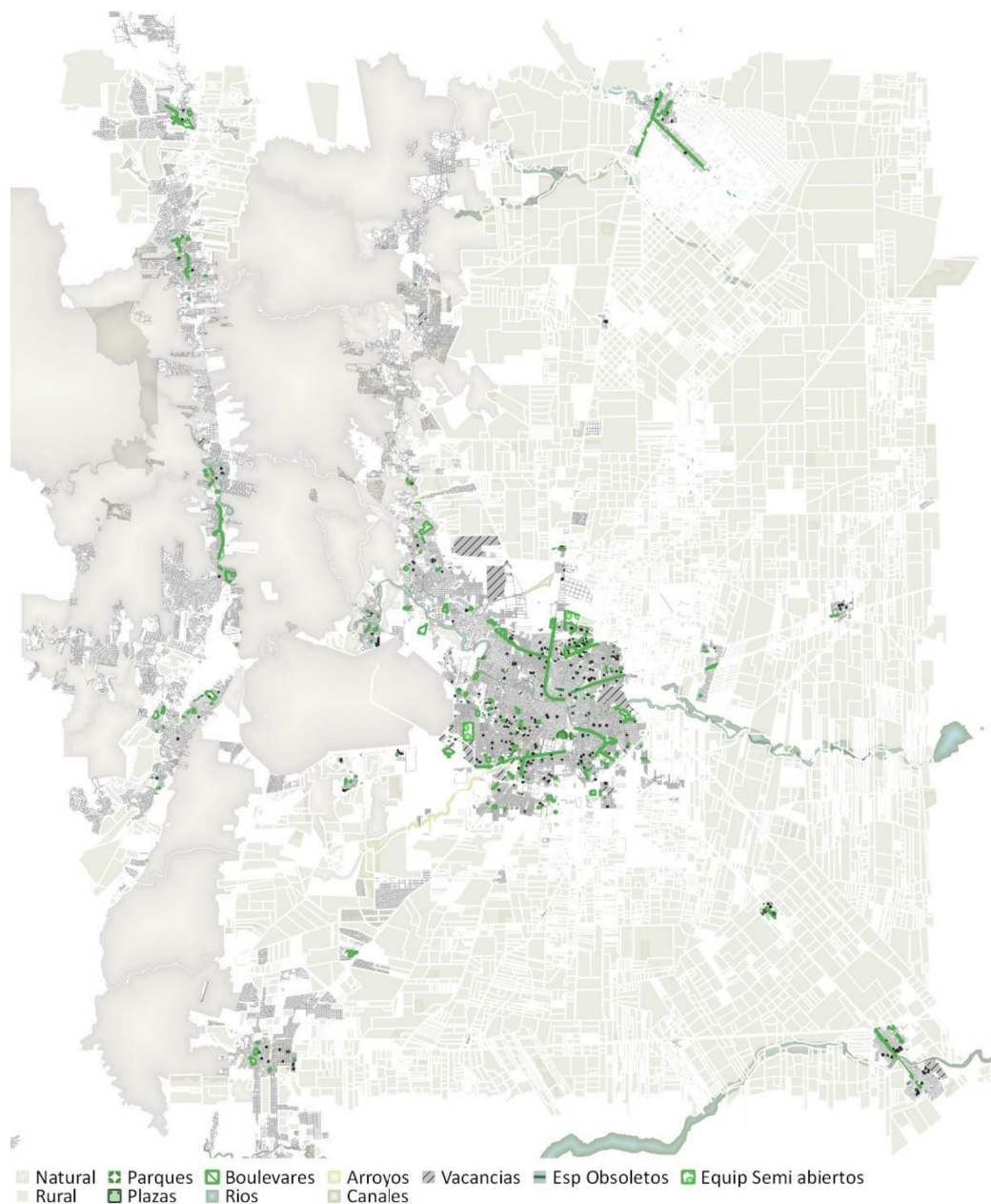


Fig. 5. Espacios Abiertos (Ea)  
Fuente: Elaboración propia en base a google earth.

### Urbanizaciones (Ur)

Son las Urbanizaciones (fig.6) de las últimas dos (2) décadas, situadas en áreas de borde, y que explican parte de las tendencias de crecimiento y dinámica de mercado inmobiliario. Como criterio las urbanizaciones refieren a aquellos trazados que incorporan infraestructuras de desarrollo. Como resultado se identificaron las siguientes subcategorías: Verticalización, Urbanizaciones Concentradas, Concentraciones No Urbanizadas, Urbanizaciones Expansivas, extensivas y dispersas y finalmente Nuevos trazados.

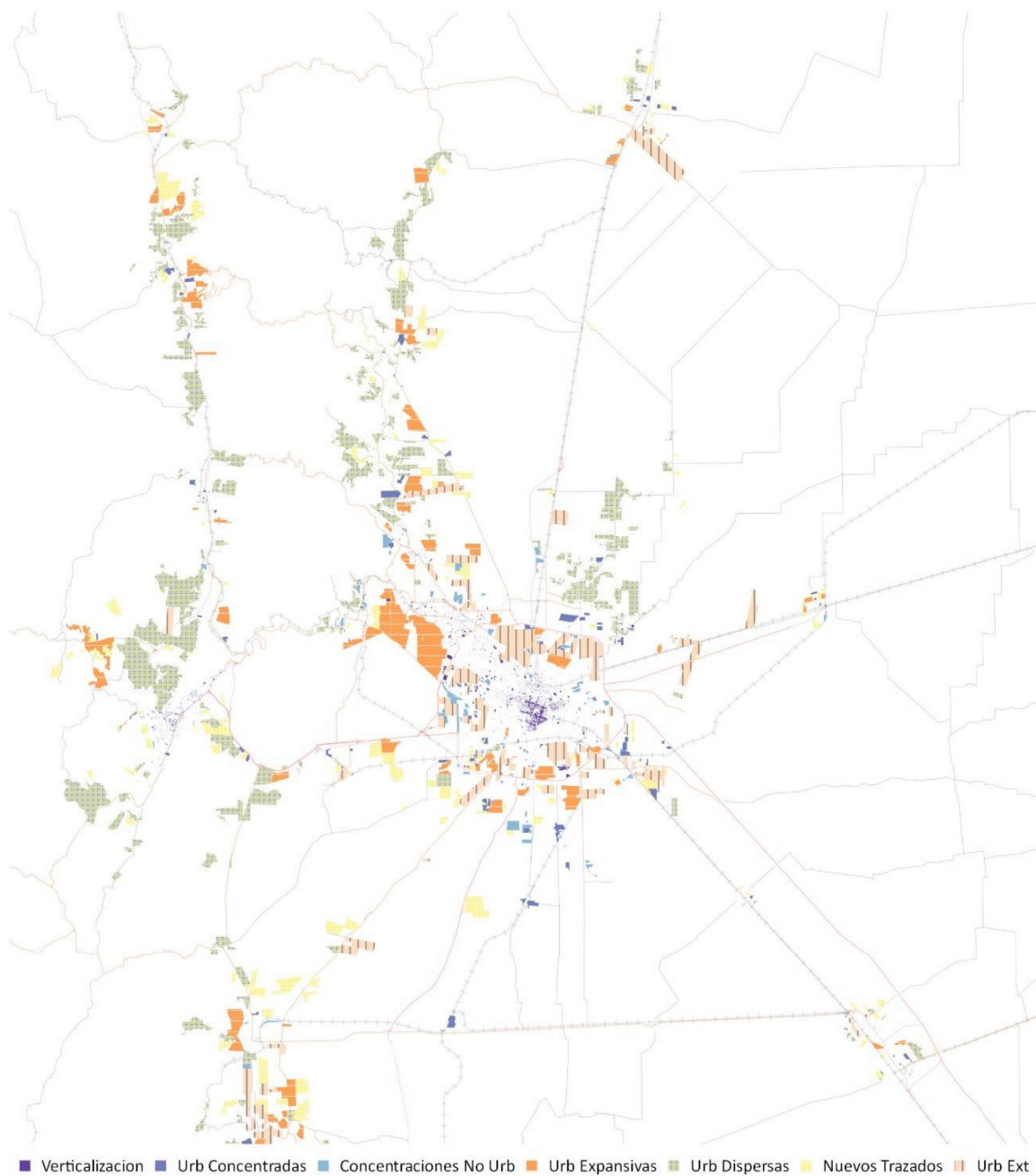


Fig. 6. Urbanizaciones (Ur)  
Fuente: Elaboración propia en base a google earth.

Finalmente se plasma en el mapa la Estructura Espacial de Corredores Metropolitanos (fig.7), como el conjunto de figuras urbanísticas, que en su espacialidad configuran una serie de elementos espaciales complejos y diversos, otorgándole heterogeneidad territorial.

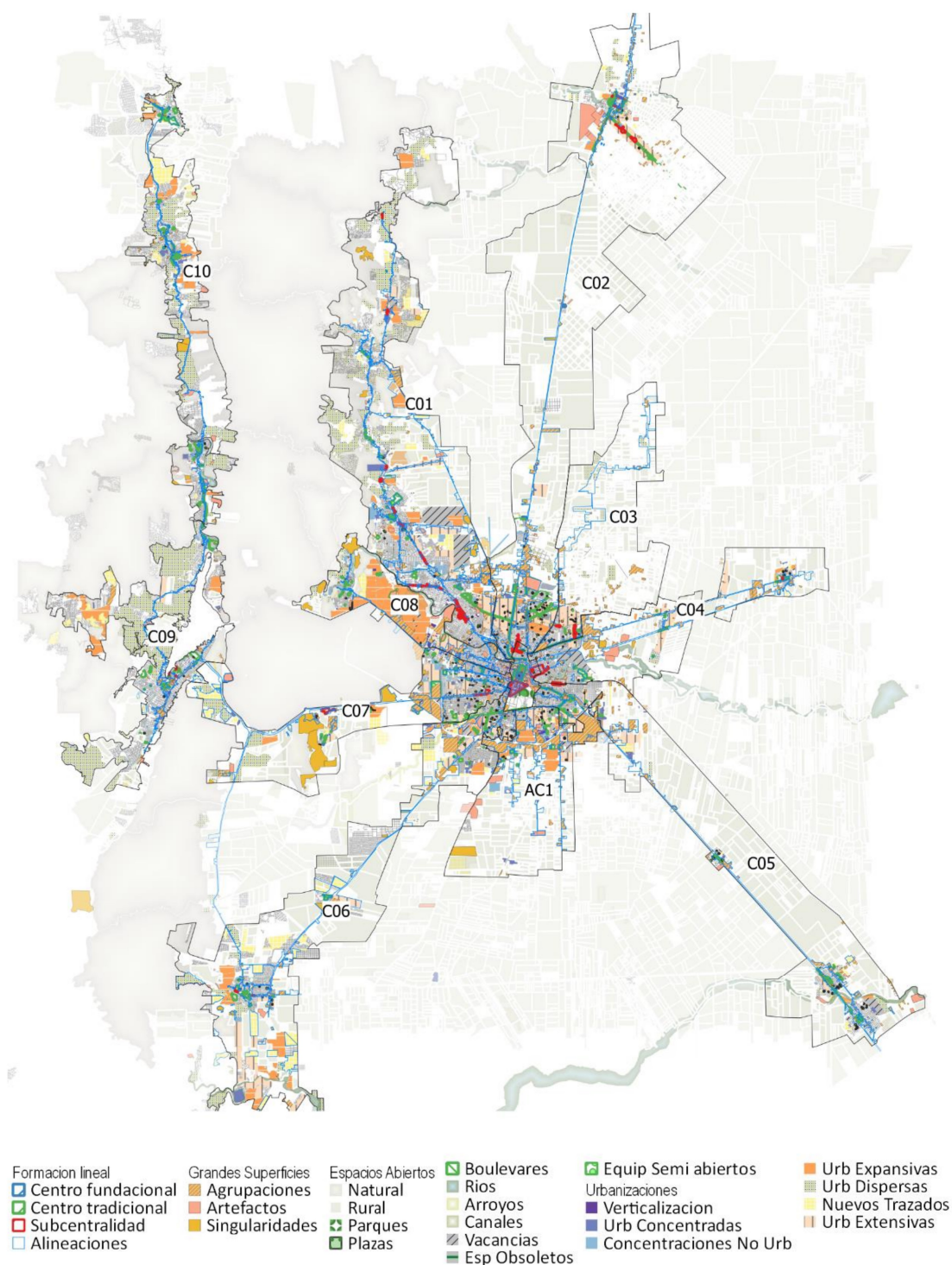


Fig. 7. Estructura de Corredores Metropolitanos  
Fuente: Elaboración propia en base a google earth y mapas córdoba.

### Entre los modelos de crecimiento y las figuras urbanísticas

A modo de cierre el estudio sobre la conceptualización y espacialización de los “corredores metropolitanos”, incorpora una mirada orientada a comprender las cuestiones morfológicas e históricas en la planificación local, rescatando aquellas ideas que se fueron transfiriendo en los últimos cuatros (4) decenios, de las cuales en esta primera aproximación sobre la figura de los “corredores metropolitanos” se pueden

resaltar dos cuestiones centrales en torno a la búsqueda de la descentralización, por un lado la necesidad de plantear “modelos de crecimiento urbano” en el ámbito de la planificación y por otro lado la posición frente a un “contexto transicional escalar” es decir transitar el paso de la ciudad al territorio.

De la lectura de configuraciones espaciales y su diferenciación entre la convergencia y divergencia, es posible categorizar y caracterizar la conformación de la figura “corredor metropolitano”. Construyendo de esta manera una metodología de reconocimiento que respeta la diversidad de sus elementos, y elaborando un insumo provechoso para el análisis cualitativo y cuantitativo de nuevas configuraciones espaciales pudiendo leer a través del territorio la métrica de aquellas tendencias de crecimiento, muchas de estas aún vigentes, y así dimensionar sus problemáticas y planteo de nuevos desafíos para la planificación.

El recorte espacial de la región metropolitana representa unas 589.626has aproximadamente mientras que las figuras correspondientes a los corredores metropolitanos unos 186.391has (fig.8) de aquí que en base a los subsistemas reconocidos se destaca, en formaciones lineales las alineaciones con un 95%, en Grandes Superficies las Agrupaciones con más del 61%, en Espacios Abiertos lo rural con un 70% seguido de lo Natural con el 26%, y finalmente las Urbanizaciones de la cual destaca las Urb. Dispersas con un 38,2% seguido de las Urb. Expansivas con un 18,8%.

Area Metropolitana has	Formaciones Lineales			Espacios Abiertos			Urbanizaciones		
	Tipo	Has	%	Tipo	Has	%	Tipo	Has	%
589626	Centro Tradicional	292.0	2%	Rural	404772.5	70.5%	Urb Concentradas	1259.4	3.4%
	Subcentralidades	470.0	3%	Natural	148993.2	26.0%	Urb Dispersas	14200.5	38.2%
Area Corredor has	Centro Fundacional	20.0	0%	Vacancias	1874.2	0.3%	Nuevos Trazados	5449.7	14.7%
	Alineaciones	16008.0	95%	Equip Semi Abiertos	828.4	0.1%	Urb Expansivas	7340.9	19.7%
186391	Subtotal	16790.0		Reservas Naturales	6.6	0.0%	Verticalizacion	725.3	2.0%
Area Urbanizada has (bruta)	Grandes Superficies			Parques	135.5	0.0%	Urb Extensivas	6969.9	18.8%
86826	Tipo	Has	%	Plazas	2232.9	0.4%	Concentraciones No Urb	1058.0	2.8%
	Agrupaciones	6774.7	61.5%	Espacios Obsoletos	163.9	0.0%		166.0	0.4%
Area NO Urbanizada has (bruta)	Artefactos	1976.9	18.0%	Boulevares	513.7	0.1%			
	Singularidades	2261.1	20.5%	Rios	8564.1	1.5%			
				Arroyos	879.8	0.2%			
99565				Canales	140.3	0.0%			
	Total	11012.7		Total	574002.2		Total	37169.5	

Fig. 8. Cantidad de Has y porcentajes según categorías de reconocimiento

Fuente: Elaboración propia en base a mapas del autor

A partir de la lectura de subsistemas territoriales, se puede ver como determinados procesos de transformación en el territorio metropolitano, se consolidaron y ejercen tensiones sobre las dinámicas locales en un contexto global. Resulta interesante la posibilidad de poder mensurar aquellos fenómenos de manera cuantitativa y cualitativa y a ello convertirlo en insumos, acciones e instrumentos para el dimensionamiento de las nuevas configuraciones metropolitanas. Por último, este estudio busca introducir al debate de los estudios urbanos una forma de leer el territorio en base a la interpretación de figuras urbanísticas como es el ejemplo de los “corredores metropolitanos”, dejando de lado aquellas ideas univocas sobre la homogeneización del territorio o preconceptos de ciudades adjetivadas (Corti, 2015).

### Bibliografía Textos bibliográficos

Corti, M. (2010) La ciudad posible. Café de las ciudades: Guía para la actuación urbana. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Debat, M. (2010) Entre la Abstracción y la Realidad. Ideas de ciudad en la construcción de Córdoba y Rosario. Tesis Doctoral. Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio Universidad Politécnica de Cataluña (Tesis doctoral). Barcelona.

Díaz Terreno, F. (2011). Los territorios Periurbanos de Córdoba. Entre lo genérico y lo específico en Revista Iberoamericana de Urbanismo N°5. riURB - ISSN: 2013-6242

Font, A. (1997) Anatomía de una Metrópoli discontinua: La Barcelona Metropolitana. En Papers Región Metropolitana de Barcelona, núm. 26. Gener 1997, págs. 9-19. Recuperado de <https://www.raco.cat/index.php/PapersIERMB/article/view/101766/127794>

Solá Morales Rubió, M. (1997). Las Formas del Crecimiento Urbano. 1997. Ediciones UPC. Ediciones de la Universitat Politècnica de Catalunya, SL. Jordi Girona Salgado 31, 08034 Barcelona. ISBN 84-8301-197-2.

### **Documentos técnicos, legales normativos**

Diagnóstico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico para la Ciudad de Córdoba, (1973). Asesoría de Planeamiento Urbano. Municipalidad de Córdoba. Córdoba.1973

Edou, Esquema de Ordenamiento Urbano, (1978). Secretaria de Planeamiento y Coordinación, Dirección de Planeamiento Urbano. Edición preliminar para organismos consultados. Córdoba.

Edom, Esquema Director De Ordenamiento Metropolitano. (1981-2000). 1968. Municipalidad de Córdoba. Córdoba.

Pec. Plan Estratégico para la Ciudad de Córdoba, (1999). Una nueva forma de gestionar la ciudad. Municipalidad de Córdoba. Córdoba.

PeCba, Plan Estratégico para la Ciudad de Córdoba (2005). Plan Estratégico de la Ciudad de Córdoba. Una ciudad como su gente. Municipalidad de Córdoba. Córdoba.

Lineamientos del Plan Estratégico Territorial de La Región Metropolitana de Córdoba. Iplam (2012). 1er Edición. Córdoba: Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Córdoba. Instituto de Planificación del Área Metropolitana, 2012.

Plan Director de Sierras Chicas, Iros, G.M. Iplam (2016), Documento de revisión. Ministerio de agua ambiente y servicios públicos. Gobierno de la provincia de Córdoba. Córdoba, 2016.