

PROCESOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA EN LA CIUDAD DE CÓRDOBA

Autor: **Viviana Colautti**

Universidad o Institución a la que pertenece: Universidad Nacional de Córdoba | Facultad de Arquitectura Urbanismo y Diseño.

Director de la tesis en curso o de la investigación: Inés Moisset de Espanés | Joaquín Sabaté Bel

Mail: vivianacolautti@gmail.com

Esta investigación se enmarca en capítulo dedicado al problema de estudio y a la metodología abordada en el trabajo de Tesis Doctoral (ETSAB/FAUD-UNC), "El orden desconcertado. Tensión entre el soporte físico y cuadrícula. Modelos de organización durante las transformaciones urbanas en la ciudad de Córdoba entre los siglos XIX y XX".

Centramos el estudio en la interpretación de los procesos de transformación en la ciudad de Córdoba. Ponemos el acento en la interrelación entre el orden de la cuadrícula como instrumento organizador del proceso urbanizador, el soporte físico que la contiene y su resultante en los intersticios urbanos singulares que conforman la estructura interna de la ciudad.

El problema de estudio en este segmento de la investigación, es develar desde la lectura de la forma urbana, los resultados de las diversas estrategias contradictorias ensayadas en la ciudad de Córdoba, como los de expansión, densificación y centralización. Acciones realizadas en el territorio urbano y generadoras de intersticios o vacíos urbanos singulares, fragmentos desconectados y desprovistos de planificación específica.

Palabras clave: procesos de transformación | soporte físico – cuadrícula |

This research is part of Chapter V of the Doctoral Thesis (ETSAB), on the theme: "The order baffled. Tension between hardware and grid. Organizational models for urban change in the city of Cordoba between the nineteenth and twentieth centuries. "The study focused on the interpretation of the transformation processes in the city of Cordoba during the nineteenth and twentieth centuries.

We emphasize the interaction between the order of the grid as a tool organizer urbanizing process, the hardware that contains it and resulting in unique urban interstices that comprise the internal structure of the city.

The problem studied in this segment of the research is revealing since reading urban form, the results of the various contradictory strategies tested in the city of Córdoba, as the expansion, densification and centralization. Actions taken in the urban and generating empty urban spaces, disconnected fragments and devoid of specific planning.

Keywords: transformation process | hardware - Grid

1. CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

La ciudad de Córdoba, ubicada en el centro geográfico de la Argentina, cuenta con una superficie de 576 km². El ejido es un cuadrado de 24 km. de lado. Del total de la superficie, el área urbanizable corresponde al 41,28 %, al industrial el 21,33%, al área rural dominante al 27,50%. La superficie edificada al 12%, dedicando a otros usos al 9,99%, según la Dirección de Catastro de la Municipalidad de Córdoba.

El escenario natural pertenece a la llanura pampeana con barrancas naturales al pie de las Sierras Chicas. La ciudad es atravesada de Oeste a Este por el Río Suquía, el arroyo La Cañada y El Infiernillo y se desarrolla entre los 360 y 480 mts. sobre el nivel del mar. La ciudad se extiende a lo largo de las dos márgenes del Río Suquía y del Arroyo La Cañada. Su configuración es de carácter centralizada enfatizada por la accesibilidad sistema conectivo y de transporte que apoya este modelo.

En la actualidad, cuenta con 1.329.604 habitantes (censo 2010). En los últimos diez años la variación relativa entre censos 2010 y 2011 es de 3,5%. El departamento de mayor crecimiento en los últimos diez años es el Dpto. Colón con un crecimiento relativo de un 31,6%, limitando al Norte con la capital Cordobesa. Mientras que el Dpto. Santa María cuenta con un crecimiento relativo del 14,1% limitando al Sur del mismo. Esto implica un marcado énfasis en la migración urbana hacia las localidades cercanas ubicadas al Sur y al Noroeste del Departamento Capital.

Córdoba se ubica estratégicamente en el centro del territorio Argentino y en relación a otras ciudades portuarias como Buenos Aires (Argentina), Valparaíso (Chile) y la actual Ruta Panamericana que vincula la configuración estelar de las ciudades de América del Sur de origen colonial. La infraestructura vial, de comunicaciones y una ubicación central y geo-estratégica en el corredor bioceánico y el Mercosur le confieren un rol singular en el territorio, siendo su economía basada en la industria, comercio y servicios.

En el contexto Latinoamericano, las estrategias de ocupación del territorio que dieran origen a sus ciudades poseen ciertos rasgos comunes en su condición de "Ciudades Hispanoamericanas". Son características estructurales de configuración física, fundada en la cuadrícula y en el modelo de ordenamiento urbano que Latinoamérica ha heredado de España.

La comprensión de la estrategia de ocupación territorial es clave para entender el rol que cada ciudad colonial cumple en relación a una red de ciudades, compactas, homogéneas y militantes, encuadradas dentro de un riguroso sistema político y jerárquico apoyado en un fuerte pensamiento religioso.

La estrategia Española de ocupación de territorios conquistados se incluye entonces en un proceso de fundación de ciudades a las que se la asigna un rol administrativo respecto a su ubicación estratégica territorial definido por sus límites y en relación a aquella red mencionada. Responden a teorías, modelos y estrategias militares que enlazan estas ciudades colonizadas a partir de 1492, que sostienen un origen común de un modelo abstracto en paisajes naturales, contextos diversos y de alguna manera ya sea sutil o basado en las diferencias, cada región ha adaptado y desarrollando a lo largo de la historia las singularidades e identidades propias de cada ciudad Latinoamericana. Entonces, el carácter e identidad de cada ciudad, merece una valoración singular en términos de esta relación cuadrícula-soporte físico.

2. OBJETIVOS

- Interpretar las lógicas de ocupación del territorio durante los procesos de transformación urbana en relación a la interrelación entre soporte físico y cuadrícula de la ciudad.
- Proponer instrumentos tendientes a evidenciar los fenómenos de urbanización de crecimiento urbano que nos permitan interpretar los procesos de transformación de la ciudad de Córdoba en relación a las estrategias de expansión, centralización y densificación.

3. METODOLOGÍA

En esta investigación estudiamos el problema de estudio bajo la mirada de la teoría de la complejidad (Morín, 1997), por lo que la metodología de investigación aplicada responde a procesos lógicos de análisis y conceptualización desde relación activa que oscila entre la interpretación y la abstracción del objeto de estudio.

Dicho de otra manera, el modo de abordaje se inicia desde la abstracción hacia la concreción y desde el foco del problema hacia la cronología del problema, involucrando la historia y sus acontecimientos contradictorios para evidenciar las emergencias actuales y como testigo de las transformaciones urbanas de la ciudad.

La propuesta de un método como sistema complejo es un principio anti-reduccionista que busca poner en tensión la multidimensionalidad. En efecto, es un argumento contra las posiciones simplificadoras que identifican y reducen los métodos de investigación a la dimensión técnica y procedimental.

En este sentido, este método de análisis, en relación al binomio soporte físico-cuadrícula involucra tanto la lectura de sus componentes morfológicos como la interpretación de las estrategias ensayadas en la ciudad. Dicho de otro modo, se propone tanto la descripción del objeto de estudio como la deducción propositiva durante su lectura.

Por consiguiente, la presente investigación se inscribe en el ámbito de la metodología de abordaje al territorio urbano en general y a los procesos de interpretación de la complejidad urbana en particular. Se trata de descubrir ciertas lógicas de ocupación del territorio y proyectar posibles lineamientos orientados al futuro crecimiento de la ciudad.

En la investigación proponemos un método de interpretación gráfico-conceptual a modo de instrumento de lectura y análisis de la forma urbana producto de la interrelación entre el soporte físico y cuadrícula durante los procesos de transformación urbana. Está orientado a la deducción de posibles modelos de organización en las estructuras propias del tejido urbano, aunque no se trata de un método aislado sino de un modo sintético de relacionar elementos formales urbanos y factores naturales condicionantes en los diversos contextos de inserción, de producción y tecnológico, en un punto de encuentro que por estar ubicado en un tiempo, lugar y circunstancia determinados es histórico (Naselli, 1987).

Lo cierto es que la lectura de la forma urbana es la totalidad de significados e imágenes producidas a través del instrumento con el que se examina el objeto ciudad. Es decir, es el filtro con miramos el problema de estudio como así también los procesos internos y cambios urbanos. Se trata de un instrumento que explica la forma e implica una interpretación de la complejidad de las estructuras que la componen y manifiestan como las estructuras políticas, socioeconómicas, demográficas y geográficas presentes en el territorio.

“Se podría afirmar que, en la actualidad, los estudios dirigidos a realidades locales y sectoriales, incluso en el campo de los procesos morfológicos, se desarrollan más que los de espíritu Latinoamericanista. Nos preguntamos si esto tiene que ver con el descenso del boom dependientista y casi podríamos decir que sí. Se trata, visto en un sentido positivo, de conocer procesos internos y puntuales, que se escapan a las caracterizaciones generales” (Segre, 1986).

Estudiamos el tema con el tamiz de este método de análisis basado en gráficos conceptuales interpretativos y deductivos con transversales que se aplican a la historia, con el objetivo de detectar elementos constantes y emergentes de las transformaciones urbanas signados por los cambios estructurales y morfológicos en la ciudad.

Los instrumentos conceptuales abordados como herramientas para interpretar el problema de estudio, son los siguientes:

- El soporte físico / topografía – suelo - región
- La cuadrícula / soporte geométrico – noción económica – eficiencia

4. HIPÓTESIS

- Los procesos de transformación urbanos son impulsados por las estrategias de gestión ensayadas en la ciudad, como las de expansión, densificación y centralización. Las que definen la morfología general de la ciudad de Córdoba y enfatizan los problemas de dispersión y fragmentación urbanos. Características que también responden a la interrelación de las condicionantes como el soporte físico, las leyes de organización y predeterminación de la cuadrícula y a la lógica de reproducción del tejido urbano. Durante ese crecimiento, los

vacíos urbanos internos generados, conforman intersticios singulares y testimoniales de la historia de la ciudad y ponen en relieve líneas interpretativas y de abordaje hacia posibles conexiones de los fragmentos urbanos.

5. LA CIUDAD Y LOS PROCESOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Consideramos la ciudad como un pull de fuerzas sistémicas, donde se producen los conflictos y se desarrollan los intereses de los diferentes actores. Lugar de flujos y mutaciones, de los cambios y los acontecimientos en permanente transformación. Donde existe un impulso hacia la coherencia y la consistencia, hacia un orden subyacente que es en realidad un imbricado sistema de órdenes sobrepuestos y mutables en sus relaciones recíprocas. Aquí es donde la multivisión comienza a cobrar un rol protagónico como instrumento de lectura e interpretación, ordenando a partir de estratos interrelacionados, buscando el camino hacia un nuevo escalón de complejidad (Colautti, 2002).

Desde esta perspectiva de ciudad, involucramos el pensamiento complejo no puede más que imponerse a lo largo de un camino en el que aparecerán ante todo, los límites, las insuficiencias y las carencias del pensamiento simplificante.

“...Entender al territorio urbano como un sistema complejo. La complejidad territorial, no es la sumatoria simple de variables políticas, económicas, culturales, ambientales, etc; sino que está dada por la íntima interrelación, por la interdefinibilidad que tiene cada uno de esos factores entre sí. En ese sentido, trabajar a partir de la teoría de la complejidad resulta relevante para abordar la gestión urbana y sobre todo el proyecto urbano como instrumento de intervención en el territorio” (Reese, 2012: 25)

La ciudad entonces, es el resultado de la interacción entre tensiones de fuerzas donde se establecen los conflictos y se desarrollan los intereses de los diferentes sectores sociales inmersos las condicionantes de las preexistencias ambientales y contradicciones contextuales. Los contextos relacionales involucran el tanto el de inserción como el de producción y el tecnológico.

Contexto significa “tejido en conjunto”. Desde esa mirada, y más allá de las variables e indicadores de análisis que organizan toda investigación, no podemos dejar de verificarlas o de ponerlas en crisis en relación a los contextos mencionados en sus diferentes escalas: global, regional y local en el tiempo o período de tiempo en que suceden los procesos de transformación urbana. Son anclajes espacio-temporales que permiten desarrollar en el caso de la ciudad de Córdoba, las diversas estrategias de expansión, densificación y centralización ensayadas fundamentalmente en el Siglo XX.

Estas observaciones las explicamos por la imbricación del fenómeno en estudio en el paradigma de la complejidad intrínseca a la realidad temporal. Allí los intereses propios de la disciplina se entretajan con los objetivos que puede tener la geopolítica del desarrollo macro-regional con los de los grandes intereses de movilidad del capital global.

Los procesos de transformación urbana entonces, comprenden períodos que responden a hechos singulares relacionados a la gestión, a los avances tecnológicos locales, a las políticas económicas relacionadas a decisiones en el territorio urbano, definiendo un modelo de ciudad en cada fase o período estudiado.

El concepto de proceso entonces comprende el desarrollo espacio – temporal que sigue un fenómeno dinámico (urbano) de la realidad, desde su origen hasta su cierre o crisis (cambio) con algún sentido o finalidad.

Es en este sentido que involucra la secuencia de eventos y transformaciones que responden a cierta organización o ley interna que sigue un fenómeno urbano cuando evoluciona hacia un punto de llegada, un cambio estructural o una posibilidad de modernización, en la ciudad (Naselli, 2008). La evolución es la respuesta del fenómeno parcial y acumulativo del ambiente donde se inscribe esta evolución. El punto de llegada, corresponde al inicio de una nueva fase o nueva posibilidad de transformación durante el crecimiento urbano como estructura de posibilidades, no como determinación.

Ahora bien, ¿Cómo se transformó el territorio urbano durante los S. XIX y XX (gráfico1) y cuáles son las transformaciones morfológicas en los momentos históricos o segmentos temporales que caracterizan el crecimiento de la ciudad de Córdoba?

procesos	proceso de construcción	proceso de consolidación	proceso de expansión	proceso de adaptación	proceso de dispersión	
periodo	1577- 1810	1810-1870	1870-1916	1916-1962	1962- 1975	1975-1990
crecimiento poblacional						
población	colonización hispánica mestizaje	1853 promoción inmigración europea	1875 ley de inmigración y colonización	Argentina 5.000.000 de inmigr. Europeos	migración interna consolidación clase media	crisis clase media migración interna urbana
contexto de producción	producción primaria agricultura	producción primaria agricultura	Pre-industrial agroexportador	industrial	desarrollista	neoliberal cooperativa de empresas
contexto de inserción	Colonial Virreynato	caudillismo guerras civiles	República conservadora	lucha obrera gobiernos populistas	gobiernos de facto democracia con proscripción	dictadura y democratización
contexto tecnológico	acequias riego	Dique San Roque	Usinas Bamba-Molet FFCC tranvía Infraestructura	sistemat. Arroyo Fábrica Militar vivienda clase media	sistemat. Río Suquia Modernidad avds. paseos plazas	espacios de esparcimiento y comunicación
contexto global	Expansión Europea Revolución Industrial Revolución Francesa	reorganizac. Europea restaurac. Monárquica manifiesto comunista	expansión europea Asia África India Medio Oriente	1° Guerra mundial Revol. Bolchevique 2° Guerra mundial Modernidad	capitalismo dominante EEUU- Rusia globalización	liderazgo Asiático Latinoamérica occidentalizada
crecimiento de la mancha urbana						
modelo urbano	centralizado	concéntrico	centrípeto	concéntrico	concentrado sobre ejes	concentrico disperso
lógicas de crecimiento y soporte físico						
	cruzar el arroyo (hasta 390msnm)	extender el territorio trepar barrancas (hasta 400msnm)	llegar a los bordes del río y barrancas (hasta 400 msnm)	extender sobre ejes adaptarse al soporte físico (hasta 400msnm)	intersticios deteriorados internos sobre áreas FFCC y río (h/440msnm)	islas distribuidas hacia el NO sobre cauce del río (h/480msnm)
lógicas de transformación interrelación entre soporte físico y cuadrícula						
	el soporte físico es frontera de crecimiento urbano	el soporte físico es límite de crecimiento urbano	antiguos caminos y FFCC son huellas del crecimiento urbano	cuadrícula proyectada con el soporte físico - áreas de articulación	células auto-organizadas en relación al soporte físico dependientes del centro crecimiento hacia el NO	

Gráfico 1 – mapa de contextos, procesos y transformaciones | ciudad de Córdoba

Para responder a estas preguntas, organizamos las interpretaciones gráficas en una estructura de estudio que distingue cuatro períodos que condicionan las transformaciones urbanas en la ciudad entre los Siglos XIX y XX y señalamos los factores que impulsaron los cambios durante los procesos territoriales:

- La colonia (1577)
- La infraestructura: El Ferrocarril (1870)
- El crecimiento demográfico promovido por la Ley de Inmigración (1876) y hasta 1916 (durante la 1° guerra mundial de 1914) y Reforma Universitaria del 18 (gestada desde 1916)
- La gestión: El modelo industrial (desde 1927 inauguración de la Fábrica Militar de Aviones -1940)

Las variables que relacionamos en este estudio, corresponden al soporte físico (topografía, río, barrancas, suelo) determinante del crecimiento urbano de la ciudad desde su fundación, el soporte geométrico (cuadrícula, modos distribución y división) y los sucesos evolutivos de crecimiento durante las transformaciones (su desarrollo en el tiempo). Como resultante de este análisis, interpretamos los modelos ciudad orientados al crecimiento y a la organización del territorio en relación a los contextos que le propician su desarrollo. En este caso de estudio, a enfatizar una ciudad centralizada y dispersa.

6. LÓGICAS DE ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO DURANTE LOS PROCESOS DE TRANSFORMACIÓN URBANOS EN LA CIUDAD DE CÓRDOBA - SIGLOS XIX Y XX

La delimitación de esta investigación corresponde en un universo temporal entre los siglos XIX y XX, considerando las sucesivas lógicas de transformación urbana como procesos de cambio y desarrollo desde los factores mencionados, articulando cuatro períodos:

El primero comprende desde su fundación hasta el S. XIX (1577-1870), el segundo entre finales del S. XIX y las primeras dos décadas del S. XX (1870-1916); el tercero la primer mitad del S. XX (1916-1962) y el cuarto la segunda mitad del S. XX (1962-1990).

Las lógicas de organización del territorio durante el recorte temporal mencionado, comprenden aspectos físicos poblacionales y de gestión. Incorporamos en los ejes de estudio, los geográficos, contextuales y demográficos. Cada cambio de período, corresponde a un momento de crisis o de cambio en relación a las manifestaciones espaciales y funcionales de la ciudad que expresan en su morfología los procesos económicos sociales e institucionales.

Desde 1577 - 1870 | Proceso de consolidación

En esta fase del proceso de transformación se precisa la construcción, roles y consistencia internos de la ciudad colonial (1577 traslado y propuesta de trazado Juárez de Figueroa) hasta el inicio del progreso tecnológico mercado por el Ferrocarril.

Desde 1870 – 1916 | Proceso de expansión

Esta fase del proceso de transformación, presenta un cambio a favor de la expansión, tanto comercial como ideológica en relación a la Reforma Universitaria (1916-1918) a la lucha entre la burguesía y la clase obrera y la consolidación de la clase media.

Desde 1916 – 1962 | Proceso de adaptación

Esta fase del Proceso de Transformación, incluye dos grandes decisiones administrativas, como la sistematización del Arroyo La Cañada (1938-1942) la sistematización del Río Suquía (1948), la construcción del puente que une el Área Central con barrio COFICO (1948) hacia el Norte, el apogeo de la Industria en la ciudad (1940) y la decadencia y abandono de las áreas correspondientes al trazado del Ferrocarril (1962) respondiendo al primer Plan Regulador de Córdoba del Ministerio de Obra Públicas, el Arquitecto Ernesto La Padula referido a la reorganización y zonificación de la ciudad (1962).

Desde 1962 – 1990 | Proceso de dispersión

Esta última fase del proceso de transformación, se inicia desde el nuevo Plan Regulador en relación a la zonificación (1962) como el comienzo de una serie de planes reguladores y modelos de conformación urbana como el Diagnóstico tentativo y alternativas de desarrollo físico para la ciudad de Córdoba, de la Municipalidad de Córdoba (1973) basados en ejes y áreas de desarrollo y el Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano (EDOM), Municipalidad de Córdoba (1981) basados en las áreas de servicio y transporte hacia el Área Central. Inmersos en el camino hacia la dispersión en el territorio aunque la mirada se mantuvo hacia la concentración en todas los planes y normativas desarrolladas. La fragmentación más evidente, se manifiesta en los años 90 con la construcción de los primeros barrios countries y barrios cerrados en la ciudad, de la mano de una política nacional neoliberal que propicia el consumo hasta fines del siglo XX e inicios del XXI.

6.1. Estrategias urbanas ensayadas en la ciudad: expansión, densificación y centralización

Los procesos de transformación urbanas son impulsados por los factores mencionados vinculados a las estrategias de planificación de la ciudad. Desde esta perspectiva, las estrategias ensayadas durante su evolución en el recorte estudiado, son las de expansión, densificación y centralización, encausadas desde un modelo de ciudad centralizada.

Proceso de Consolidación: 1577-1870

Desde el primer Trazado de la ciudad de Córdoba en 1577 (Lorenzo Suárez de Figueroa), los hechos singulares destacados, responden a la necesidad de fortalecer los inestables lazos generados con el soporte físico.

La fundación misma de cada ciudad preveía el rol, la división, la distribución y la estratificación. Una sociedad urbana que respondía a la forma urbana. Compacta, homogénea y militante, desconociendo las preexistencias del territorio, los causes de los ríos o la topografía. De alguna manera se trataba de evitar cualquier acto espontáneo o autónomo.

Las reiteradas inundaciones del Río Suquía (antes nombrado Primero) y del Arroyo La Cañada, son hechos que de una u otra manera orientan el desarrollo de la ciudad durante más de doscientos años. Proyectando un modelo de ciudad concentrado en las manzanas coloniales.

Hacia 1809, La cuadrícula histórica compuesta por 70 manzanas, se extiende hacia el oeste y traspone el Arroyo La Cañada con fines productivos (quintas y acequias, senderos y caminos de acceso a la ciudad son distintivos en el sector Noroeste). Hacia el este y al norte, la cuadrícula llega a los bordes del Río. Las barrancas Sur y los márgenes del Río, no son colonizadas en este período.

La estrategia de planificación, responde a teorías, modelos y estrategias militares que enlazan estas ciudades colonizadas a partir de 1492 las que sostienen un origen común de un modelo abstracto en paisajes naturales, contextos diversos y de alguna manera ya sea sutil o basado en las diferencias, cada región ha adaptado y desarrollando a lo largo de la historia las singularidades e identidades propias de cada ciudad Latinoamericana.

Desde sus orígenes la cuadrícula se vincula a la variada topografía trepando accidentes naturales y definiendo nuevas situaciones formales organizadas y orientadas a partir de elementos singulares (naturales o artificiales) como si en realidad no fuese generada desde una malla regular y abstracta.

La lógica de organización del territorio responde a las acciones de distribución y división internas de cada manzana (Foglia-Goytía, 1980), que implicó el uso de la cuadrícula en estas latitudes, comprendiendo y relatando el modo de ocupación territorial desde la fundación de la ciudad.

Del proceso de consolidación se evidencian estrategias de expansión interrumpida en el tiempo en relación a las inesperadas crisis naturales e inundaciones que afectaron la ciudad. En este período, se plasmaron acciones fuertemente ligadas al soporte físico como cruzar el arroyo ganando terrenos para cultivo y producción hacia el Oeste y extender la cuadrícula hacia el Norte correspondiente al límite sur del Río Suquía. De esta manera, el crecimiento es limitado por un modelo de ciudad concéntrico proyectado para el territorio.

Proceso de Expansión: 1870-1916

Los cambios productivos y de distribución, promovieron el cambio de patrones de asentamiento. Es el período de modernización de la ciudad. Se define el nuevo carácter de una ciudad con importantes expectativas comerciales.

La estrategia de planificación es la de expansión de una ciudad central en el territorio Argentino representado por sucesivos gobiernos conservadores. El impulso de transformación, llega de la mano de la innovación tecnológica y la representatividad internacional. Colonizar el punto más alto de la barranca en la zona Sur con el Observatorio Astronómico de Córdoba en 1871, fue una de las acciones singulares en relación al soporte físico en este nuevo período.

Se inaugura el Ferrocarril en 1870. Mientras se consolidan las líneas del Ferrocarril proyectadas. La lógica de ocupación del territorio, fue condicionada por las huellas de carros, caminos y senderos que conectaban con Malagueño (SO), Saldán (NO) y Chacra de la Merced (NE).

En el contexto tecnológico, los avances son múltiples y relacionados a la Infraestructura. Se inaugura la Usina Molet, que provee de energía a toda la ciudad y hacia 1875, se logra superar el límite físico del primer brazo del Río hacia el Norte llegando hacia el nuevo límite o borde del Río Suquía.

Una vez superados los límites físicos de las barrancas que varían los 390 y 410 msnm y una diferencia de 6 a 20 metros de altura entre desde el lecho del Río hacia sus márgenes, la ciudad se expande hacia el Noreste, Sureste y sobre el margen Sur hacia el Oeste del Río.

El crecimiento se encuentra ilimitado frente a los avances comerciales en el territorio en relación a los modos productivos. En el marco del crecimiento poblacional, desde 1914 a 1916, se manifiesta un crecimiento de la densidad poblacional en los Barrios Pueblos o Barrios tradicionales por las corrientes inmigratorias estimuladas por la ley de inmigración de 1876, la consecuencia de la 1° Guerra Mundial y la gestación ideológica de la Reforma Universitaria de 1918.

Se define entonces, un modelo de ciudad centrípeta, desde el centro hacia las barrancas y entorno a la red de Ferrocarril (1870-1890), la que incluimos como factor principal de los cambios económicos operados en territorio argentino desde fines del siglo XIX. Su estructura conformó un trazado radial el que aprovechó también la topografía existente en relación a las comunicaciones y transporte de producción.

La ubicación central en la República Argentina, reforzó su rol de articulación en el territorio. De esta manera, Córdoba se incorpora en un rol de necesario intercambiador comercial del interior.

Durante este proceso, ponemos en relieve estrategias de extensión interrumpida por las inesperadas crisis naturales de inundaciones en el Arroyo La Cañada que afectaron la ciudad durante más de 200 años. Es notable que hasta esta etapa del desarrollo de la ciudad, la ocupación del suelo coincida con la optimización del recurso desde el punto de vista de su composición geológica. Al superar las barrancas, la cuadrícula mantiene su regularidad a modo de parches urbanos superpuestos e imbricados aunque en diferentes direcciones y niveles con el soporte físico.

En este contexto tecnológico-productivo y geográfico y poblacional, la ciudad logra superar los límites físicos y consolidar nuevos barrios obreros, reforzando su dominio en torno al Ferrocarril y las áreas correspondientes a los "Barrios Pueblos" (Barrios General Paz, San Vicente, Alta Córdoba) es consecuencia directa de este avance tecnológico-productivo, relacionado a una estrategia de planificación expansionista.

Proceso de Adaptación: 1916-1962

Durante este proceso de Adaptación, los hechos singulares se desarrollan en torno al fortalecimiento de ejes principales, conectores de los barrios emergentes por la red de Ferrocarril, ligado al concepto de modernidad heredada de Haussmann (1809-1891). En una mirada orientada hacia un París pujante, con ciertos intentos de acceder a una cultura higienista, se inauguran grandes avenidas, plazas y conectores estratégicos las que conforman las primeras expansiones modernizadoras en Córdoba, concentrando el poder cívico, político, comercial y económico en el centro.

Este fenómeno urbano fue acompañado por un programa de equipamiento público especialmente dedicado a la educación: escuelas, teatros, mercados y bibliotecas y por la incorporación de espacios verdes en la ciudad.

Durante el Gobierno de Amadeo Sabattini, se construyen un conjunto de escuelas primarias modelo las cuales para la ciudad es sinónimo de progreso y de profundas reformas pedagógicas (Foglia, Goytía, 1989). Los edificios inaugurados como la Escuela Presidente Rivadavia y Mariano Moreno, de 1937; Presidente Yrigoyen, de 1938, Roque Sáenz Peña y Presidente Sarmiento, de 1939, conforman una serie de obras que fueron distribuidas a modo de ramillete rodeando estratégicamente el área central pero fuera de centro cívico-comercial. Fueron destinadas a promover y reforzar la identidad de cada barrio donde se ubican.

Este modo de hacer, implicó un modo de posicionarse y de exponerse ante la imagen pública. Una actitud política, más allá de "...constituir un signo de identidad de cada barrio y de cada acceso. Ellas han marcado con

un sello de modernidad especial a Córdoba en su conjunto...” (Foglia, Goytía; 1989) son el resultado estratégico y de gestión de un gobierno sinónimo de progreso.

Durante el proceso de adaptación se consolida el modelo urbano concéntrico, a pesar de las polaridades resueltas entre el área industrial al Suroeste de la ciudad y el poder social generada por la Universidad con la construcción de la Ciudad Universitaria en la zona Centro Sur cercana al Área Central.

La fundación de la primera Fábrica Militar de Aviones se realizó en 1927, significó la primera de una serie de instalaciones industriales del rubro metal-mecánico. Principal factor de atracción de un creciente número de población. Una verdadera explosión demográfica duplicó el número de habitantes de la ciudad. En la década del 40 la población creció un 300% respecto a principios de siglo (1914).

El impulso de progreso relativo a la industrialización, se inicia en la tercera década del S. XX. Comienza en el año 1927 y de máximo apogeo en 1940 con los asentamientos de las Industrias Kaiser Argentina 1955 (IKA) y FIAT, en el área periférica sur y suroeste de la ciudad. Fábricas edificadas en torno a la red del Ferrocarril hacia el Sur de la ciudad. De esta manera, se inicia una profunda transformación del perfil productivo de Córdoba. La estrategia de planificación optada es la de re-direccionar una ciudad agro-exportadora hacia una estrategia orientada a lo industrial-tecnológico.

Todo este acontecer se reflejaba en el desarrollo edilicio urbano y en el ritmo inesperado de sus arterias comerciales hacia el noroeste y noreste de la mancha urbana. En esta etapa, Córdoba es reconocida como “Polo Industrial del Interior del País”.

Las acciones más importante en este período respecto al soporte físico es la sistematización del Arroyo La Cañada (19382-1942) y el Río Primero (1948), la construcción de los puentes sobre el Río que vinculan los barrios con el Área Central como el de COFICO hacia Alta Córdoba (1948) .

Se destaca durante este proceso de adaptación, el énfasis en la conexión interna y la estrategia de planificación de densificación urbana sobre los ejes Norte-Sur y Este-Oeste. Esta estrategia ubica el foco del problema hacia el interior de cada barrio peri-central de la ciudad. Entre los años 1916 y 1962, se completa la cuadrícula parcialmente en las áreas de barrancas en las zonas residenciales de los Barrios San Vicente y General Paz y se emprende la densificación sobre el sector Noroeste de la ciudad.

El modelo concéntrico de ciudad, responde al primer Plan Regulador de Córdoba (1962), por el Ministerio de Obras Públicas Transportes y Arquitectura, Arquitecto Ernesto La Padula el que organiza el territorio en zonas de uso de suelo y sus conexiones mediante el primer anillo de circunvalación. Esto define una reestructuración y la base para el futuro desarrollo de la ciudad en relación a las rutas de acceso, fuertemente desvinculados al soporte físico. Un anillo de Circunvalación planificado que divide áreas y reestructura barrios enfatizando la idea de ciudad concéntrica en torno a un área intermedia o peri-central.

Proceso de Dispersión: 1962-1990

Destacamos en este último período, dos fases distintivas: La primera desde 1962 a 1975 y la segunda desde 1975 hasta 1990.

Se trata de período dedicado a la Planificación urbana y desarrollo de espacios públicos. De incentivo de obras de equipamiento público, Institucionales culturales, escuelas, programas de vivienda social, créditos bancarios y beneficios dirigidos al sector industrial y automotriz.

Mediante el Plan Regulador de Córdoba del Ministerio de Obra Públicas, el Arquitecto Ernesto La Padula, se evidencia una estrategia de centralización y distribución por áreas y una reestructuración y la base para el futuro desarrollo de la ciudad en relación a la organización de las rutas de acceso, fuertemente desvinculados al soporte físico. Impulsa una serie de proyectos en relación al transporte y puntos conectivos en el territorio urbano, orientados a la definición de un trazado de ciudad moderna organizada en anillos concéntricos. El anillo de circunvalación planificado, separa áreas y reestructura barrios enfatizando la idea de una periferia extendida con amplia superficie de verde en torno al área intermedia.

El “Diagnóstico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico Para la Ciudad de Córdoba” realizado en 1973, Municipalidad de Córdoba, tiene como objetivo organizar mediante la normativa, el crecimiento físico de la

ciudad. Este documento, menciona que los mayores problemas no son el crecimiento demográfico, sino la distribución espacial del mismo. Con el costo económico que esto significa en términos de distribución equilibrada de los servicios para toda su extensión.

La disposición de los barrios y avenidas principales continúa siendo radial, concéntrica y el crecimiento de baja densidad es disperso y desordenado fuera del anillo. Del centro de la ciudad nacen las avenidas que llevan a los barrios más alejados y conforme al crecimiento demográfico de la ciudad se promueve la densificación y expansión sobre los ejes (residencial e industrial) NO-SE y N-SO.

El Diagnóstico Tentativo del 1973 y el consiguiente Esquema de Ordenamiento Urbano (EDOU) de 1978, definen la centralidad de la ciudad de Córdoba como único polo multifuncional de servicios a escala regional, cuya concentración de actividades, evidencian la necesaria anticipación de repensar la distribución de funciones centrales proyectando un modelo de corredores lineales en el Plan de Desarrollo Metropolitano.

Esta estrategia de densificación, trajo como consecuencia la independencia total entre el soporte físico y el crecimiento de la cuadrícula y pone en evidencia la directa relación de crecimiento urbano ligada a la consolidación de los ejes Norte-sur y Este-Oeste.

Desde el año 1975 al 1983, años de dictadura militar, se manifiesta un fuerte declive de la Modernidad, desaparecen las políticas de Estado, con el consecuente fin al crecimiento de la clase media. Emergen las oportunidades del sector privado y las cooperativas de empresas favorecidos por una economía neoliberal.

La estrategia de centralización y planificación también se manifiesta en el PLANDEMET (1980) mediante el Esquema de Ordenamiento Metropolitano y el EDOM (1980), los que aportarían una visión metropolitana, para precisar el área de influencia de la centralidad de Córdoba.

Desde 1983 a 1990, las políticas económicas emergentes nacionales se vinculan a las potencias mundiales, proyectando nuevas alianzas regionales, y en el caso de Argentina, el endeudamiento del Estado y la privatización de Empresas del Estado. En este debilitamiento paulatino del Estado, la ciudad de Córdoba, también se vio afectada por la conformación y desarrollo de inversiones privadas y por la generación de áreas de "privilegio" para los sectores sociales más pudientes.

Las lógicas de ocupación del territorio durante su transformación, estarían relacionadas a la migración interna urbana que tuvo su apogeo en los 90, siendo el sector privado el más beneficiado mediante la construcción de nuevas centralidades, con la modalidad de barrios cerrados, countries u otras variaciones del mismo modelo nuclear e independiente. En general, ubicados en el Noroeste de la ciudad. Este nuevo estilo de barrio, trajo como consecuencia la degradación de los barrios consolidados y masivas mudanzas a la periferia. El nuevo modelo urbano vivencial y de consumo es el Shopping en lugar del uso del espacio público.

Se trata de un modelo de ciudad concéntrico y disperso. Sucede que durante el proceso de dispersión, la fragmentación de la ciudad es una característica que se manifiesta en el último período de los diversos nuevos barrios y profundiza aún más las dificultades de distribución e infraestructura por su extensión respecto al Área Central de la ciudad. En las últimas décadas de este proceso, el crecimiento residencial y comercial, también beneficiado por la estructura geológica del suelo a lo largo del Río Suquía (piedra, granza y arena) y su cercanía al paisaje serrano hacia el oeste, la ciudad crece hacia el Noroeste sobre el Río Suquía y supera el límite del ejido municipal (de 24 km de lado).

Durante el Proceso de Dispersión, las áreas particularmente abandonadas y deterioradas, fueron los mismos vacíos urbanos internos en la ciudad, que en la actualidad se mantienen como intersticios en proceso de degradación. De alguna manera, son síntomas de atención de oportunidades inmobiliarias o son ocupados espontáneamente sin organización ni normativa específica.

7. SOBRE LA ARTICULACIÓN COMO ESTRATEGIA DE CONEXIÓN

La lectura de la ciudad “fragmentada” se evidencia especialmente en situaciones de encuentro entre barrios consolidados de densidad media y bordes naturales o artificiales como son los sectores del Ferrocarril, cuyas fluctuaciones de uso, apogeos y decadencias fueron evidenciando el paso del tiempo y cambio de pobladores.

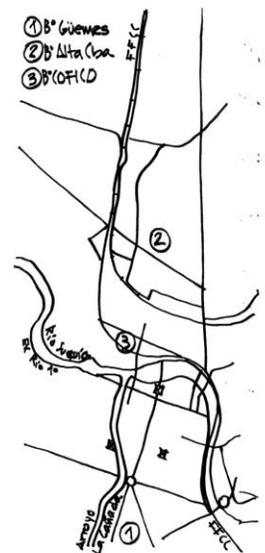
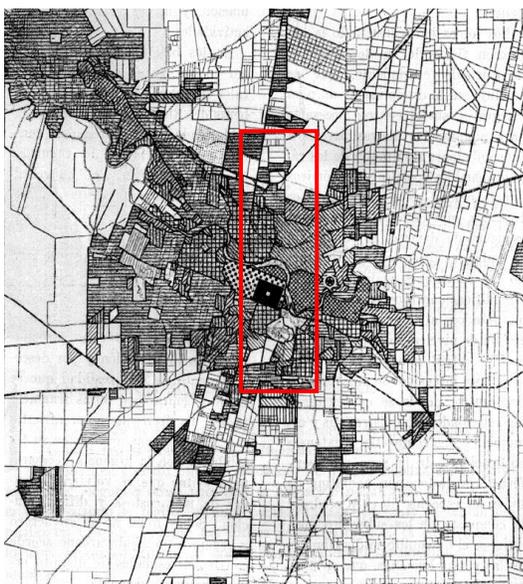
Esa transformación traducida en términos de organización de la ciudad, ha contribuido a la fragmentación por áreas de transición entre el Área Central, el Arroyo la Cañada, el Río Suquía, el Ferrocarril y los Barrios Tradicionales peri-centrales. Estas áreas actualmente deterioradas, generadas durante el proceso de adaptación de la ciudad donde el soporte físico tuvo un fuerte compromiso durante la transformación. Estos espacios abandonados y relacionados a los corredores principales, a los bordes urbanos naturales y/o artificiales, son los llamados en esta investigación, “intersticios urbanos”.

En el último Proceso de dispersión entre los años 1962 y 1990, si bien se trata del inicio de la planificación urbana con continuidad en el tiempo, lejos de resolver el problema interno de los intersticios, la ordenación territorial en torno a la gestión de La Padula, responde a una planificación funcionalista, zonificando espacios asignados por función en un determinado territorio. Segmenta lo diverso y diferencia por áreas a partir de las vías de acceso y transporte. En este sentido, el estructurador del territorio ya no es el soporte físico, sino la red de movilidad.

En lo que respecta al soporte físico, se originan células autosuficientes entre el sector urbano y rural, siendo el Río Suquía y el Ferrocarril contenedores de estas decisiones también de dispersión. Fueron víctimas de la discontinuidad de usos, acentuado por el abandono del suelo y degradación en particular sobre los márgenes de ambos bordes urbanos.

Los vacíos urbanos resultantes de estas tensiones, no son organizados según los modelos previstos. Se manifiestan con mayor frecuencia sobre el eje Norte- Sur de la ciudad sobre el tramo del Río Suquía coincidente con el Área Central, hacia el Norte sobre la barranca en Barrio COFICO y en Alta Córdoba sobre el borde del Ferrocarril. Desde el Área Central. Desde el área Central hacia el sur, los intersticios singulares corresponden a lotes o manzanas ubicados sobre el Arroyo La Cañada sobre las ex barrancas en Barrio Güemes. (Gráfico 2)

(Gráfico 2) En la imagen de la izquierda, el crecimiento de la ciudad de Córdoba, la ciudad de Córdoba, año 1985. En la imagen central, las áreas a recuperar según el IPLAM, Iros, 2007. En la imagen de la derecha, tres áreas correspondientes a tres barrios de la ciudad de Córdoba: 1. Barrio Güemes, 2. Barrio Alta Córdoba 3. Barrio COFICO.



Estas áreas son “despojadas” de una mirada integradora, o de un pensamiento organizador, desprovistas de normativas y son mirados como “áreas de recuperación” según lo menciona el IPLAM (Instituto de Planificación del Área Metropolitana-Provincia de Córdoba), o bien son abordados espontáneamente por los ciudadanos en una concepción pragmática de apropiación, cuyos modos operativos no responden a ningún lineamiento de organización territorial ni a estrategias urbanas de posibles impactos futuros respecto al ordenamiento urbano en relación a su singularidad física.

Las tres áreas señaladas corresponden a tres barrios de la ciudad, que por su ubicación relativa al Río Suquía, al Arroyo La Cañada y al Ferrocarril, han marcado ciertas lógicas de ocupación destacadas en las diferentes fases de crecimiento de la ciudad. El primer caso es Barrio Güemes, ex Pueblo Nuevo, resultado de asentamientos espontáneos en el extremo suroeste del damero original de la ciudad (desde 1577). El segundo, Barrio Alta Córdoba, uno de los “Barrios Tradicionales” marcan el destino de crecimiento de la ciudad a finales del S. XIX y principios del XX, cuyo origen ha sido generado por el Ferrocarril (desde 1870). Y el tercer caso, Barrio COFICO, los consideramos un Barrio testigo ubicado en la barranca Norte del Río Suquía, ex Río primero, también al Norte del Área Central y se desarrolla a mediados del S.XX (desde 1960) como articulación intersticial ente Alta Córdoba y el Área Central a modo de “relleno” en el tejido urbano. (Gráfico 3)

(Gráfico 3). Elaboración propia. Los tres barrios, Barrio Güemes, (izquierda) Alta Córdoba (centro) y COFICO (izq.), cuadrícula y soporte físico distintivos en cada barrio (barrancas, pendientes, FFCC, Río Suquía y Arroyo la Cañada).



Destacamos la fuerte ligazón entre el soporte físico y los modos de asentamientos de estos tres barrios. Cada uno en relación a límites o bordes internos y al soporte físico que lo contiene y define su morfología. Cada barrio crece por adición de fragmentos y direcciones variadas a partir de los ejes sobre el cual se desarrollaron. Ahora bien, en el caso de Barrios Güemes (izquierda) la bisagra de articulación es el Arroyo la Cañada, mientras que en Alta Córdoba (Centro) es el Ferrocarril y en el caso de COFICO (derecha) es la barranca, el Ferrocarril y el Río Suquía generando bandas o límites en franjas.

Son barrios que han sufrido profundas transformaciones durante el proceso de dispersión y en la actualidad configuran un tipo de células que articulan otras vinculadas fuertemente al soporte físico como estructurante. En su conformación incluyen huellas urbanas de su historia, como la preexistencia de antiguos caminos, senderos o pendientes naturales, actualmente manifiestos en el tejido urbano, aunque no planificados en la disposición de la cuadrícula. Son barrios afectados por las discontinuidades de planificación urbana en nuestra ciudad, con fuerte potencial a desarrollar articulaciones o lazos conectivos, en relación al soporte físico que les dio origen y permitieron su organización interna como barrios.

La detección de estas áreas de articulación en la ciudad en relación a las preexistencias encontradas en el soporte físico, proyecta nuevas posibilidades conectivas frente a las futuras conexiones internas en la ciudad, y un potencial instrumento de desarrollo en cuanto a la generación de posibles modelos de organización basados en hechos físicos y no exclusivamente en modelos abstractos de planificación.

8. CONCLUSIONES

Mientras que los fenómenos que impulsan los procesos de transformación urbanos en la primera mitad del siglo XIX y que involucran el ordenamiento territorial ponen el acento en el soporte físico, durante la segunda mitad del S. XIX responden a un modelo industrial y de desarrollo de la ciudad en relación al Ferrocarril. En el siglo XIX, la lógica de crecimiento es parte de un proceso que responde a un modelo Francés vinculado a un fuerte y eficaz modelo de apoyo al sistema vial y del Ferrocarril.

El Ferrocarril, sería la bisagra donde el soporte físico deja de ser relevante para la ciudad en términos de desarrollo urbano. A partir de la segunda década del siglo XX, la cuadrícula cobra fuerza de crecimiento como modelo abstracto de expansión mirando hacia un modelo universal de desarrollo local.

En la tercera década del siglo XX, comienza una fase de crecimiento industrial aunque el proceso de crecimiento de la ciudad y sus transformaciones, también evidentes en su morfología, se alejan cada vez más del soporte físico del territorio y se anclan en una lógica de crecimiento abstracto o responden a las líneas preestablecidas por la cuadrícula.

También a este período corresponde al crecimiento de ciertas formas urbanas intersticiales fundamentalmente en sectores donde se encuentra una cuadrícula con otra dispuestas en diferentes direcciones conformando áreas irregulares de diferentes dimensiones y proporciones, elementos ubicados en la unión entre cuadrículas a modo de parches urbanos. Son situaciones de crisis y se exponen entre los vínculos de la trama con el orden territorial conformando bordes urbanos de diversas dimensiones y estructuras, en algunos casos de hasta 5 hs. (actual Villa Los Galpones, ex Playón de maniobras del FFCC) de gran importancia para la planificación urbana.

A fines del S. XX el proceso de renovación urbana en post del crecimiento de la ciudad, fue desmesurado y la lectura de la ciudad, evidencia un tejido urbano fragmentado y abandonado por áreas en torno al Ferrocarril, muy distinto a los que fueron los originarios barrios tradicionales de Córdoba en relación a los modos de producción y desarrollo. Como afirma el historiador cordobés recientemente fallecido Efraín Bischoff en su libro Historia De Los Barrios De Córdoba "...hubo en Córdoba, cierta furia destructiva de las antiguas construcciones, so pretexto de dar paso al progreso..." De esta lectura urbana, se deduce una proyección de gran riesgo en el cambio del carácter e identidad de los barrios tradicionales peri-centrales. Al mismo tiempo el problema deviene de la profunda transformación en los barrios como fenómeno social y urbano en la ciudad.

Ahora bien, ¿Cuáles son los rasgos morfológicos más destacados del proceso de dispersión y fragmentación urbana?

La generación encadenada de nuevas formas de expansión, la conformación de barrios cerrados sin relación con el espacio público urbano, la polarización social, la segregación residencial y la fragmentación de la estructura urbana (Gráfico 4).



Foto satelital | ciudad de Córdoba

Sumado a estos rasgos, lejos de la proyectación de una clase media en ascenso, como en el período anterior a mediados de siglo XX, se asienta con más fuerza la suburbanización, y la poli centralización con su consiguiente segregación socio-territorial relacionada también al costo de la tierra, valorada desde el centro a la periferia y medido en kilómetros.

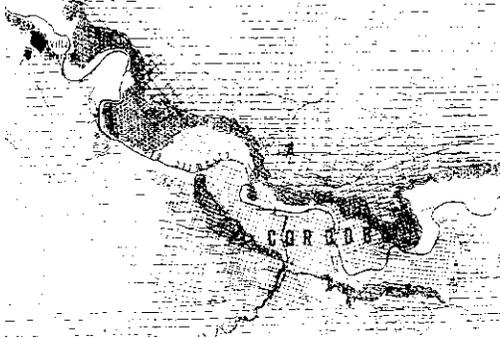
A cada anillo “de crecimiento” desde el centro hacia la periferia corresponden valores descendentes de 200 \$/m² hasta 5 \$/m² en julio de 1999 (Alarcia, 2001). Salvo, las áreas “Reservadas” para uso público que las “distingue” como superiores y a la espera de nuevas “normativas” y acuerdos desde la administración de la ciudad (Gráfico 5).



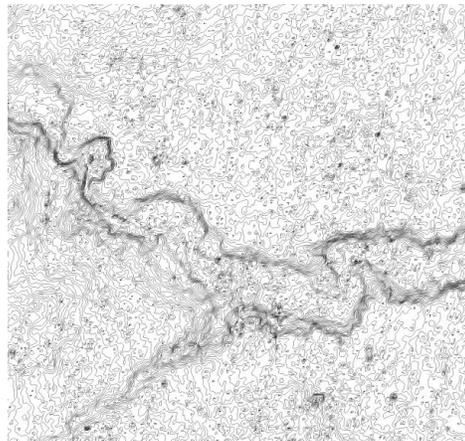
costo de la tierra / m² (de 5 a 200 \$/m² año 1999)
muy alto | alto | medio | bajo | muy bajo
Secretaría de Ordenamiento Territorial, Ambiente
y vivienda | Dirección de Urbanismo
ciudad de Córdoba

En el caso de la ciudad de Córdoba, y en relación al soporte físico y su tendencia de crecimiento hacia el Noroeste se evidencia otro rasgo de singularidad frente a esta problemática. El suelo es óptimo para fundar. El tipo de suelo de arena y piedra sobre el lecho del río hasta tres metros de profundidad a lo largo de una banda de 30 metros de ancho en todo su recorrido. A diferencia del suelo hacia el Norte y hacia el Sur que es arcilloso.

Lo que significa mayor dificultad para construir en términos de infraestructura y fundaciones, tanto para los desarrollistas como para el municipio (Gráfico 6 -7).



Suelos de Córdoba. Fuente: Jorge N. Santa Cruz
Cátedra de Geología General FCFN | UNC



topografía de la ciudad de Córdoba
restitución satelital geo-referenciada 2013

Hacia el Noroeste, otro factor de distinción, es el paisaje natural de la estructura de su entorno. Con vistas hacia las Sierras de Córdoba a no más de 15 km del Área Central, se caracteriza por poseer áreas “codiciadas” para la conformación de células auto-suficientes de barrios cerrados trepando la barrancas con vistas privilegiadas hacia las Sierras del Oeste, reclamando infraestructura y exigiendo conexión.

Los cambios de producción ocurridos con la globalización de la economía y la transformación de los sistemas productivos, los avances tecnológicos en las comunicaciones y la facilidad de la movilidad privada, han modificado la relación del territorio por distintos grupos sociales, evidenciando una verdadera segregación socio-territorial. Estas transformaciones urbanas pensadas hoy casi exclusivamente desde los desarrolladores urbanos con una lógica neoliberal, profundizan problemas como la pérdida de identidad barrial producida por la alta rotación de sus antiguos habitantes.

Es un proceso preocupante el de dispersión en que estamos transitando, vinculado fuertemente al contexto local y regional e inmerso en un proceso de globalización mundial que afecta a cada ciudad de Córdoba como a la ciudad Latinoamericana en general, desde sus recursos hasta su cultura e identidad.

El crecimiento propagado de la ciudad desde su fundación hasta principios del S. XX, toma oportunidades de su situación geográfica y de las condiciones físicas del soporte natural del territorio. La estructura del suelo orienta y colabora en el asentamiento de la ciudad hasta principios de siglo XX hacia 1916, un crecimiento ordenado y medido. Desde 1916 hasta 1962, el crecimiento implica reorganización, tanto de la infraestructura y servicios como del destino económico y comercial de la ciudad. Iniciado el Proceso de Dispersión, emergen problemas derivados de este cambio de orientación lo que implica nuevas miradas hacia el territorio, la construcción de nuevos barrios obreros y nuevos modos de relación entre los barrios hacia el Área central.

El fuerte impacto de principios del Siglo XX con la fuerte oleada inmigratoria y los avances tecnológicos, produjo una expansión inesperada y las estrategias de planificación no lograron anticiparse con eficiencia. De esta manera, el rol que ocupaba la estructura interna del soporte físico, deja de acompañar al crecimiento urbano para prevalecer la abstracta planificación de ordenamiento sin vinculación alguna con la topografía existente. Por el contrario la nueva y más extensa mancha urbana conserva el centro como foco y atractor urbano. Sólo el brazo del noroeste continúa desarrollándose sin límites sobre el suelo de granza y arena y fuera de los anillos del plan.

Lo cierto es que la espontánea descentralización de principios de siglo XX, construida por los Barrios Pueblos, se opaca ante la fuerza de la praxis del Plan regulador de Lapadula (1962). Las acciones de planificación, vuelven a mirar hacia el centro con ansias de compactar lo ya densificado a pesar de algunos intentos frustrados de descentralización en los 90 mediante el desarrollo policéntrico de la ciudad mediante la construcción de 20 Centros de Participación Comunal con sede en los barrios peri-centrales y en la periferia, a fin de generar nuevas centralidades (PEC | Plan Estratégico de Córdoba, 1982).

Ahora bien ¿Cómo se podrían reconocer los nuevos focos de crecimiento en la ciudad? ¿Cómo crecer sin sustituir estructuras vitales preexistentes? Estas preguntas podrían comenzar a responderse si la planificación urbana coordinara e incluyera en sus estructuras conceptuales y geométricas un articulado equilibrio entre el soporte físico y social de la ciudad con el objetivo de anticipación a las expansiones y contracciones propias del desarrollo urbano.

Al primero de estos soportes, correspondería la codificación y cualificación en cuanto al tejido urbano, intersticios, trazados y límites espaciales incluyendo soportes naturales estructuras geológicas y topográficas. Al otro corresponderían aquellos que permitan delinear movimientos de personas, estancias de personas, frecuencias de uso, recorridos e itinerarios, sumado a las referencias patrimoniales o singularidades urbanas. De esta manera, el cuerpo de información completaría ambos aspectos mencionados. Articular esta información es parte del concepto de una posible planificación como herramienta proyectiva. Parte de este proceso de registro es preguntarse ¿Qué ciudad queremos? ¿Para quién? y ¿Cómo la construiremos?

9. BIBLIOGRAFÍA

ALARCIA F. M. (2001) Córdoba en su situación actual. Bases para un Diagnóstico. Municipalidad de Córdoba, Secretaría de Ordenamiento Territorial, Ambiente y Vivienda, Subsecretaría de Ordenamiento Territorial y Vivienda, Dirección de Urbanismo, Subdirección de Urbanismo.

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

COLAUTTI, V. (2002). *"Orden y complejidad como instrumentos estratégicos del proceso de diseño en el paisaje urbano del siglo xxi"*, Tesis de Maestría en Diseño Arquitectónico y Urbano, FAUD| UNC, Córdoba, Argentina, material inédito.

FOGLIA, M. E. (1990). *"Los procesos de modernización en la estructura urbana de Córdoba y su significado actual"*, en Foglia, M. E., Goytía, N. *Los procesos de modernización en Córdoba*, Facultad de Arquitectura Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba, (13-32), Argentina, FAUD.

JARAMILLO, S., CUERVO, L. M., ARANGO, S., Intr. (1993). *"Urbanización Latinoamericana, nuevas perspectivas"*, Colombia, ESCALA.

LÓPEZ RANGEL R., SEGRE R. (1986) *"La necesidad de la historia de la arquitectura y las ciudades"*, en *"Tendencias arquitectónicas y caos urbano en Latinoamérica"*, México, GG (9-16).

MORÍN E., (1997). *"Introducción al pensamiento complejo"*, Barcelona, España, Gedisa,

Municipalidad de Córdoba, Secretaría de Ordenamiento Territorial, Ambiente y Vivienda, (2001). Subsecretaría de Ordenamiento Territorial y Vivienda, Dirección de Urbanismo, Subdirección de Urbanismo.

NASELLI, C. (2004). *"Proceso de diseño como concepto instrumental"*. En Goytía, N. Cuando la idea se construye. Procesos de Diseño en la Arquitectura de los siglos XIX y XX, Córdoba, Color Magenta (28-32).

NASELLI C., MOISSET, I., COLAUTTI, V. y PARIS O, (2006). *"Forma urbana, lecturas y acciones en la ciudad"*, Córdoba, Argentina, I+P.

REESE, E., (2012) *"Gestión urbana. El proyecto como herramienta"*, Tica san, sobre el río - Seminario internacional de proyecto urbano, Conferencia, Río Ceballos, ed. Municipalidad de Río Ceballos, Dirección de Planeamiento Urbano, Córdoba, Argentina, 31 de agosto al 05 de setiembre (en papel).

Secretaría de Gobierno, Participación ciudadana y desarrollo social, (2012). "Guía estadística de la ciudad de Córdoba, "Córdoba, una ciudad en cifras", Municipalidad de Córdoba.

SEGRE, R., (2002), Cap. de libro *"Geometría y geografía en el espacio latinoamericano: tres lecturas arquitectónicas"*, suelo americano n° 4, Santiago de Chile.

SEGRE, R. (2003). *"Arquitectura y Urbanismo en la cara de la globalización"* conferencia, XVII Congreso Brasileño de Arquitectos, Colegio de Arquitectos de Brasil, Río de Janeiro Departamento Brasil.

SOLÀ-MORALES RUBIÓ, I., (1996). *"Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades"*, en revista AA. VV., (Barcelona), 10 a 23.

seminario.urbanismo@upc.edu | asunto: Sede Bs. As. Colautti, Viviana