

# **CIERRE DEL ANILLO DE CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA**

## **Una obra Moderna**

### ***CLOSURE OF THE CITY OF CÓRDOBA CIRCUMVAL RING***

#### ***A modern work***

**A. Maria Ines Sciolla & B. Graciela Valeria Druetta**

*Universidad Católica de Córdoba, Argentina*

*manesciolla@hotmail.com*

*arqvdruetta@yahoo.com.ar*

## **RESUMEN**

La obra de cierre del Anillo de Circunvalación de la Ciudad de Córdoba se hizo esperar 57 años, su concepción moderna, su rol en la historia urbana de ser la obra histórica, que hilvana el desarrollo de varias gestiones y es testigo del desarrollo urbano, le han dado una singular relevancia. En este momento, la culminación *de esta vía* abre una nueva etapa con un nuevo rol a partir de su integración a una trama urbana sobre la que inicialmente se presentó como borde y elemento de comunicación territorial y que hoy la ha desbordado.

**Palabras clave:** urbanismo, Córdoba, Circunvalación, historia

**Línea de investigación:** Ciudad y Proyecto.

**Tema:** Historia urbana e historia del urbanismo.

## **ABSTRACT**

The closing work of the Ring of the City of Córdoba was expected 57 years. Its modern conception, its role in the urban history of being the historical work, which combines the development of various efforts and witnesses the urban development, They have given a singular relevance.

At this time, the culmination of this road opens a new stage with a new role from its integration to an urban plot on which it was initially presented as an edge, a limit and element of territorial communication and that today has overflowed it

**Keywords:** urbanism, Córdoba, Circunvalación, history

**Research line:** City and Project.

**Topic:** Urban history and history of urbanism.

## Introducción

El anillo de Circunvalación de la Ciudad de Córdoba ha sido completado con una obra de gran envergadura, llevada adelante por el gobierno de la Provincia de Córdoba y la Empresa Caminos de las Sierras SA de la cual la Provincia es parte. El desafío fue completar los 17 km faltantes para el cierre del Anillo de Circunvalación, de los 40 totales, en un periodo de 3 años.

Así luego de 57 años se logró el cierre total del anillo con una traza muy similar a la de la propuesta original realizada en 1962 con primer Plan Regulador de Córdoba encargado al arquitecto Ernesto La Padula, que organiza el territorio en zonas de uso de suelo y sus conexiones mediante el primer anillo de circunvalación. Pero la idea de la Circunvalación no es en este plan la primera vez que se propone más allá de la *calle de ronda* que existía en la originaria ciudad colonial.

### 1. Primer proyecto

Desde la década de 1920 aparecen como consecuencia de la expansión urbana y los cambios demográficos la necesidad de controlar y planificar la expansión urbana a través de los planes reguladores. Este fenómeno de expansión de los límites no se dio solo en Córdoba sino que fue un fenómeno que se dio en las principales ciudades en Argentina. Las oleadas de inmigrantes, que llegaron fueron distribuidas por el interior del país gracias al avance y extensión de las vías del Ferrocarril. Municipios y empresas inmobiliarias promovieron la expansión urbana, que para esta época había sobrepasado los límites hacia la periferia donde se fueron asentando los denominados sectores populares.

Córdoba no contaba en ese momento con especialistas urbanistas, capaces de dar solución a las problemáticas urbanas. Esta situación de carencia se pone de manifiesto a nivel Nacional en las conclusiones del Primer Congreso Argentino de Habitación organizado por el Museo Social Argentino, en Buenos Aires.

Para el urbanismo de la época y la comprensión de la propuesta es de especial importancia este Congreso (septiembre de 1920) que no solo abordó el tema de la vivienda sino que profundizó en temas de urbanismo como los trazados, los espacios verdes, el zoning, la gestión urbana, con intervención del Estado y modos de hacerlo, así como tránsito y circulación. Esta última temática de especial importancia a partir del nuevo protagonista, el automóvil. Aunque aun no consolidado en este contexto. Como conclusión se puso de manifiesto la falta de especialistas en estas materias y se desarrollaron los contenidos y el carácter de los planes urbanos en el país, zonificación según actividades y grupos sociales de la ciudad y el embellecimiento mediante la diversidad de trazados en el quehacer urbanístico.

Así el gobierno de Córdoba aborda la problemática del crecimiento urbano con la formulación de un Plan Regulador y de Extensión. Para ello convoca entonces al Ing. Carrasco de Buenos Aires, quien desarrollaba allí una amplia tarea. (Stang 2014). El Plan cuenta con un análisis de antecedentes, un diagnóstico de la situación de la ciudad y su soporte natural, para luego elaborar el Plan. Las ideas de Carrasco para este Plan de la ciudad futura, como el la llama en su informe, y otros que llevo adelante para otras ciudades, van a estar orientadas a la premisa de embellecer las ciudades, de crear espacios urbanos basados en los principios de la estética y de la beautificación de la ciudad, con fundamentos higienistas y diseño y composición Beaux arts.

En lo referente al modelo urbano general propone la planificación de la expansión a partir de la descentralización y descongestión de funciones y de equipamientos acompañando a los nuevos barrios suburbanos, organizados según su uso y grupo social, al mismo tiempo que fortalece el área central con un programa de intervenciones monumentales en edificios públicos. Estos espacios se complementan con parques y bulevares que aportan la fundamental presencia de verde como pulmón organizado de un sistema de parques de dos escalas, una urbana con grandes pulmones verdes y una escala barrial con plazas que acompañen los centros barriales. El sistema vial será el organizador de los nuevos trazados de extensión, vinculando diferentes puntos de interés en la trama urbana, con trazados radiales y pintoresquistas en los suburbios. Los recorridos viales principales serán de dos tipos, uno de comunicación rápida y otro destinado al paseo o disfrute de paisajes organizado en circuitos anulares. Los recorridos anulares eran tres, uno que rodea el Centro Histórico, el segundo une los barrios suburbanos de la primera expansión de la ciudad y el tercero un bulevar de *Circunvalación*. El Proyecto de una moderna calle de ronda se materializa en un diseño de un bulevar que rodea a la ciudad. Aparece por primera vez la idea de bulevar, como límite de la ciudad y como avenida de circunvalación conectada con todos los caminos de salida.

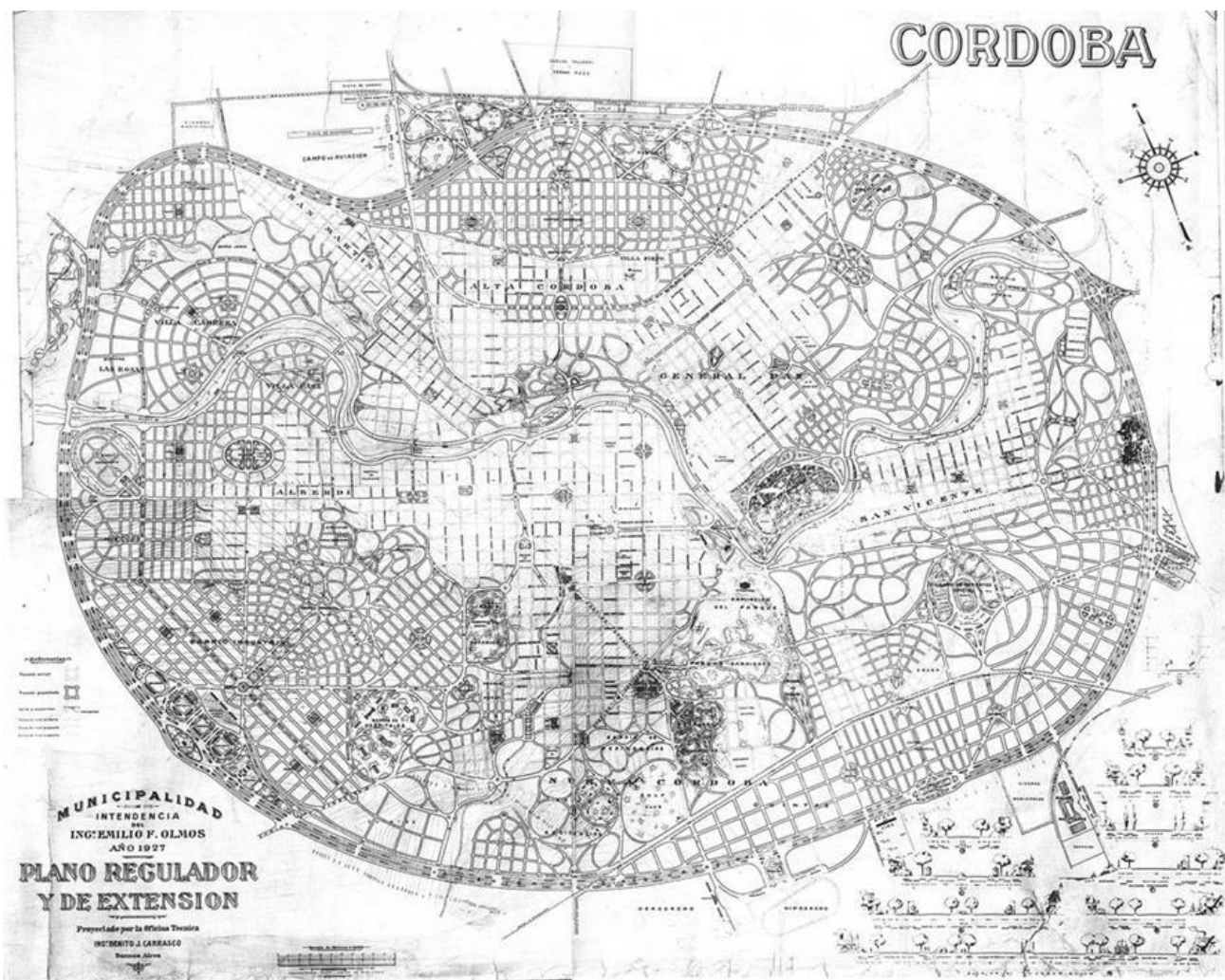


Fig 1. Fuente: (Carrasco, 1929) Dibujo del plan regulador de Carrasco, de 1927, que preveía una ciudad jardín en forma anular

En el informe presentado con el plan hay un detalle denominado PERFIL A donde Carrasco grafica un corte con las características dimensionales, de equipamiento de cómo es la propuesta para la Avenida de Circunvalación. El tipo de grafico recuerda a los realizados por Cerda e los estudios de vías acompañando la propuesta.

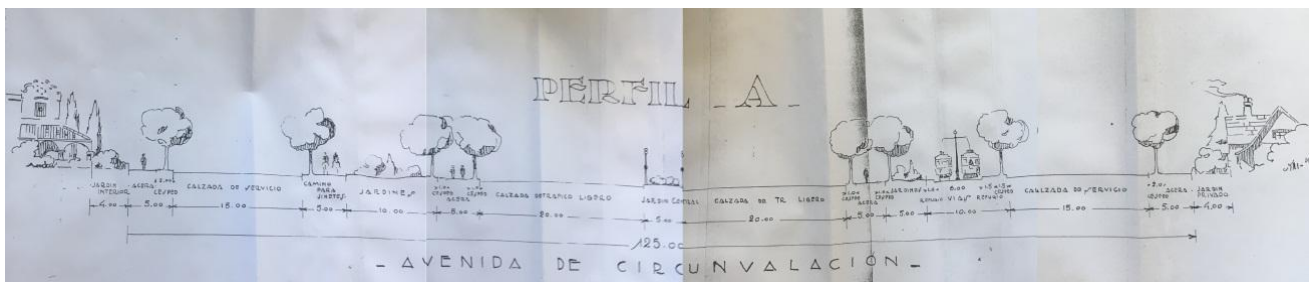


Fig 1. Fuente: (Carrasco, 1929) Esquema del Perfil A – Avenida deCircunvalacion, dibujo del autor.

El desarrollo total de la vía ocupa 125 mts de ancho de línea municipal a línea municipal. Se organiza en calzadas centrales para *transito ligero*, en los bordes *calzadas de servicio* a ambos lados. Entre ellas *aceras* con jardines con ancho suficiente para conformar un parque lineal. Entre calzadas, a un lado, un *camino para jinetes* y al otro, *vías de tranvía* en dos sentidos con sus refugios para los usuarios. Cada vía con aceras a ambos lados, y equipadas con arbolado y equipamiento de luminarias que acompañan el recorrido. Siguiendo los postulados urbanísticos dominantes, de *beautificacion*, un gran bulevar, un gran paseo verde que limita y circunscribe a la ciudad. No hay más detalle que este corte, no presupone variación en ningún punto, sino un recorrido homogéneo un gran parque q envuelve la ciudad, los cambios se producen en los encuentros con ejes de salidas a rutas o con espacios verdes más amplios tipo parques, de los cuales no hay detalles más que lo que se aprecia en el plano general. La escala de este anillo es muy inferior a la que planteo años mas tarde el arquitecto La Padula.

El plan no fue finalmente ejecutado, pero introdujo una nueva visión para la ciudad, estimulo el ejercicio de la disciplina urbanística y dejo temas que estuvieron vigentes hasta la actualidad como lo es el anillo de Circunvalación.

## 2. La necesidad de un límite

La renovación de la ciudad se inicia hacia fines de la década del 40 y se consolida en las décadas siguientes a partir de una serie de transformaciones que cambiarían definitivamente la fisonomía de Córdoba. “La ciudad estaba ya preparada para una profunda transformación. El germen que habría de permitir la había sido la creación, en 1927, de la Fábrica Militar de Aviones ... en la que se fabricaron desde aviones a vehículos utilitarios.”(Waisman, 2006)

Se inicia una profunda transformación del perfil productivo de Córdoba. A partir de la infraestructura creada, se fueron asentando otras industrias automotrices, de motores y de agro maquinarias, como la Fiat, IAME e IKA en el 55, y Renault mas tarde, que provocan una gran y rápida transformación en la estructura física urbana. A la función de ciudad administrativa y universitaria que desarrollo la ciudad desde la colonia, se le agrega con una fuerte impronta la de ciudad industrial y obrera.

Aumento de población, crecimiento económico, diversificación de actividades, crecimiento de la mancha urbana sin orden ni planificación, es la síntesis de situación de Córdoba en la década del 50, que llevo al gobierno Municipal a convocar, en 1952, la constitución de una comisión ad Honorem para realizar el estudio y redacción de un Plan Regulador para la Ciudad de Córdoba. Esta comisión estaba integrada por: el Ing. Luis Revol, Director de Obras Privadas, el Arq. Palmiro Vicente, delegado del Poder ejecutivo y los profesores de la Universidad Nacional de Córdoba, los arquitectos Ángel T Lo Celso y Ernesto La Padula.

### **2.1. Ernesto La Padula, Urbanista y docente**

Ernesto La Padula, nacio en 1902 en Pisticci, Italia. Se lauro en arquitectura en la Universidad de Roma en 1929 y realiza su Examen de Estado para ejercer la profesión en Milán un año mas tarde. Fue docente en la Universidad de Roma hasta 1949 año en que llega a Argentina donde se asienta y radica en Córdoba, convocado como profesor por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Córdoba en la Cátedra de Composición Arquitectónica y luego la de Urbanismo.

De su formación en Italia el mismo reconoce en su publicación "Urbanismo" (UNC. 1952), a sus maestros Giovannoni, Piacentini, Marconi y Picinato. En 1928 se unió al MIAR, Movimiento italiano de arquitectura racional, el movimiento iniciador del racionalismo italiano. Su profesor, el arquitecto Piacentini fue el conductor de las ideas del régimen fascista en el Plan de Roma y su contacto para la realización de la obra del Palacio de la Civilización Italiana, en 1941 y la planificación de su entorno en el EUR. En este periodo en Italia realizo varios concursos y gran cantidad de viajes por Europa, Estados Unidos, el norte de África y América Latina. Todas estas actividades lo muestran como gran conocedor de las problemáticas urbanas y con una sólida formación más allá de lo académico a la llegada a nuestro país.

La inclusión de La Padula en la Facultad de arquitectura, junto a otros docentes jóvenes de la casa, produjo una profunda renovación de la enseñanza de la arquitectura y el urbanismo. Los conceptos modernos del CIAM formaban parte de la formación de este arquitecto y los llevo a los claustros que aun impartían clases a partir de los cánones clásicos incorporando una novedosa cátedra de "Urbanismo. La influencia de Giovannoni, su profesor en Roma, lo movilizó a la creación de la Comisión de Centro Histórico de la Ciudad de Córdoba, de la cual estaba a cargo cuando lo convocan para organizar la Comisión del Plan Regulador en 1952.

En este periodo produjo gran cantidad de material teórico sobre historia y planificación urbana, publicaciones en revistas y material para el dictado de su cátedra. Su relación con el ámbito universitario se profundiza cuando junto al Arq. Julio Pinzani y otros colegas, fundaron la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Córdoba.

### **2.2. El Plan Regulador y la Avenida de Circunvalación**

Para llevar adelante el Plan Regulador se conformó un equipo técnico que, bajo una misma dirección reúne a la Provincia y el Municipio, con reparticiones técnicas de ambos gobiernos y también Nacionales con aportes de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Córdoba.

*"El Plan Plantea un modelo de ciudad desde una visión global de la estructura urbana. Bajo los postulados del Movimiento Moderno, propone zonificación de funciones, unidades vecinales independientes y*

*jerarquización funcional del sistema vial, avenida de circunvalación con cinturón verde, y el inicio de la revalorización del patrimonio histórico y el área central*". (Venturini, 2013) En síntesis propone para la organización de la ciudad, el concepto de unidades funcionales autosuficientes, que deben contar con los equipamientos necesarios, el predominio del verde en el tejido edificado como un sistema de soporte, una eficaz red de comunicación y transporte y un límite preciso a la expansión urbana.

Los modelos que lo guiaron en este plan, mencionados por el mismo, es, por un lado, el modelo New Towns inglesas con su sistema de anillos viales y avenida de circunvalación desarrollado en el Proyecto de Londres de 1944 y las Ciudades Jardín, de Howard, también tratadas por la Padula en sus escritos. Este también reconoce a la Carta de Atenas como el documento e instrumento guía para la formulación del Plan. "*Un documento que fija y resume una sana doctrina en materia de Urbanismo, y que nos da la guía para el proyecto de un plan regulador, entendido como un instrumento apto a realizar las condiciones necesarias a la reconstitución de un organismo urbano es la Carta de Atenas*" (La Padula, 1957)

La Carta de Atenas en los artículos 51 a 64 hace referencia específica a la red de vías urbanas señalando la problemática de su no correspondencia con los medios mecánicos de transporte que se utilizan, principalmente por las velocidades de estos vehículos. En ella se refiere a las dimensiones y características modulares de retícula de las vías que no son las adecuadas para brindar seguridad a peatones y automóviles. Señala el rol relevante que la circulación a adquirido en la vida urbana, por esto se debe realizar el análisis de su complejidad para tener una visión clara de la situación, para clasificar las vías según su función y destino, como: calles de vivienda, calles de paseo, calles de tránsito y arterias principales; dotarlas de dimensiones y caracteres especiales como el tipo de piso o carpeta, su ancho y la naturaleza de los cruces o enlaces con otras vías según corresponda a cada una.

En este planteo la circulación del peatón debe ser bien diferenciada de la de los automóviles. Las vías de tránsito no deben tener contacto con las de menor circulación, solo en los puntos de enlace, en el caso de las grandes arterias (tipo circunvalación) las que están en relación a la región, al vincular con los sistemas de rutas regionales, serán las de mayor envergadura. En este caso de vías de tráfico intenso el objetivo será facilitar la marcha continua con cambios de nivel en los encuentros con vías transversales. (art. 61) y para separarlas de las construcciones de las cuales por seguridad debe mantener distancia, este espacio será rellenado con espesas cortinas de vegetación.

Estos postulados son los que guiaron y reglaron las ideas para la organización del tráfico y diseño de la Avenida de Circunvalación.

La Comisión del Plan Regulador se aboco primero al estudio y diagnóstico sistemático de los problemas urbanos y a la formulación de los proyectos más urgentes, entre ellos figuraban, en lo que refiere a la comunicación y transporte, los estudio de tránsito de toda la ciudad, donde la principal problemática se da, y a la cual nos hemos referido tangencialmente, referida en la Carta de Atenas, por la introducción del automóvil de manera masiva en la traza urbana, cambiando el paradigma del tránsito y el transporte.

El Plan propone a partir de los estudios, de forma inmediata en sus primeras gestiones, la sustitución de los tranvías por colectivos para el transporte público, la construcción de la Terminal de ómnibus y el inicio del proyecto de la Avenida de circunvalación.

En la mención a Eliel Saarinen, en sus escritos diciendo que: "*cuando el poder centrífugo se acentúa se debe recurrir al fenómeno opuesto, la concentración dotada de poder centrípeto para restablecer el equilibrio*"

(La Padula, 1960) introduce este concepto de limitar el crecimiento *ilimitado* de la ciudad, debido a los costos de la infraestructura y las distancias de transporte que hacían insostenible esa opción, el instrumento de control sería una Avenida de Circunvalación que resolvería problemáticas de límite de la expansión urbana, ordenando su crecimiento, conexión del sistema vial a los sistemas de comunicar con la región, incorporando los conceptos de *Centro y Periferia*, e Integrada al sistema de verde público con bordes forestados a ambos lados de la avenida conformando un cinturón verde, como pretendía también Carrasco en su propuesta de 1927.

La ordenanza que da inicio al desarrollo del plan para la ciudad de Córdoba, se promulga en 1954 pero es presentado y aprobado el Plan definitivamente recién en 1962.

### 3. Obra de la Avenida de Circunvalación

La envergadura de la obra del anillo de Circunvalación, escapaba a las posibilidades técnicas y económicas de la municipalidad de la Ciudad. Por esta razón en 1960 se firma un convenio entre el Municipio, la Dirección de Vialidad Nacional y el Organismo Vial de la Provincia de Córdoba por el cual se establece la traza definitiva de la avenida de Circunvalación y la forma en que se llevaran a cabo los estudios, el proyecto y las expropiaciones necesarias, a cargo de la misma Dirección de Vialidad Nacional quien tiene la capacidad de hacerse cargo de la envergadura de la obra. En esta convenio además se acuerda incluir a la avenida en la Red Nacional de Caminos.

El proyecto retoma el trazado original de La Padula como señala en el convenio en su artículo número 2 "... marcado en negro en la copia del Plano Catastral de la Ciudad de Córdoba, escala 1:20.000".

Pero las obras se inician, luego de largos trámites de expropiación de terrenos en recién en 1974. El primer tramo que se construye es el que recorre el arco industrial sur de la ciudad, se inicia en la ruta Nacional nº 9 y culmina en la antigua ruta nº 35, hoy ruta nº 5. Este recorrido se inicia en la unión con la ruta que comunica con Buenos Aires, la ruta principal, y el ara donde se ubica la fábrica FIAT y llega hasta el área donde está la fábrica Renault. Sobre ese arco se ubica la principal área fabril de la ciudad. Esta obra se termina en 1978 antes del Mundial de Fútbol realizado en nuestro país, una de cuyas sedes fue Córdoba.

El trazado y diseño cumple con todas las normativas de seguridad de las rutas de alta velocidad desarrolladas por Vialidad Nacional y sus Ingenieros. La empresa a Cargo de la construcción de este tramo, fue una empresa cordobesa CISA. Esta tuvo que desarrollar una logística importante para la obra en una zona bastante despoblada.

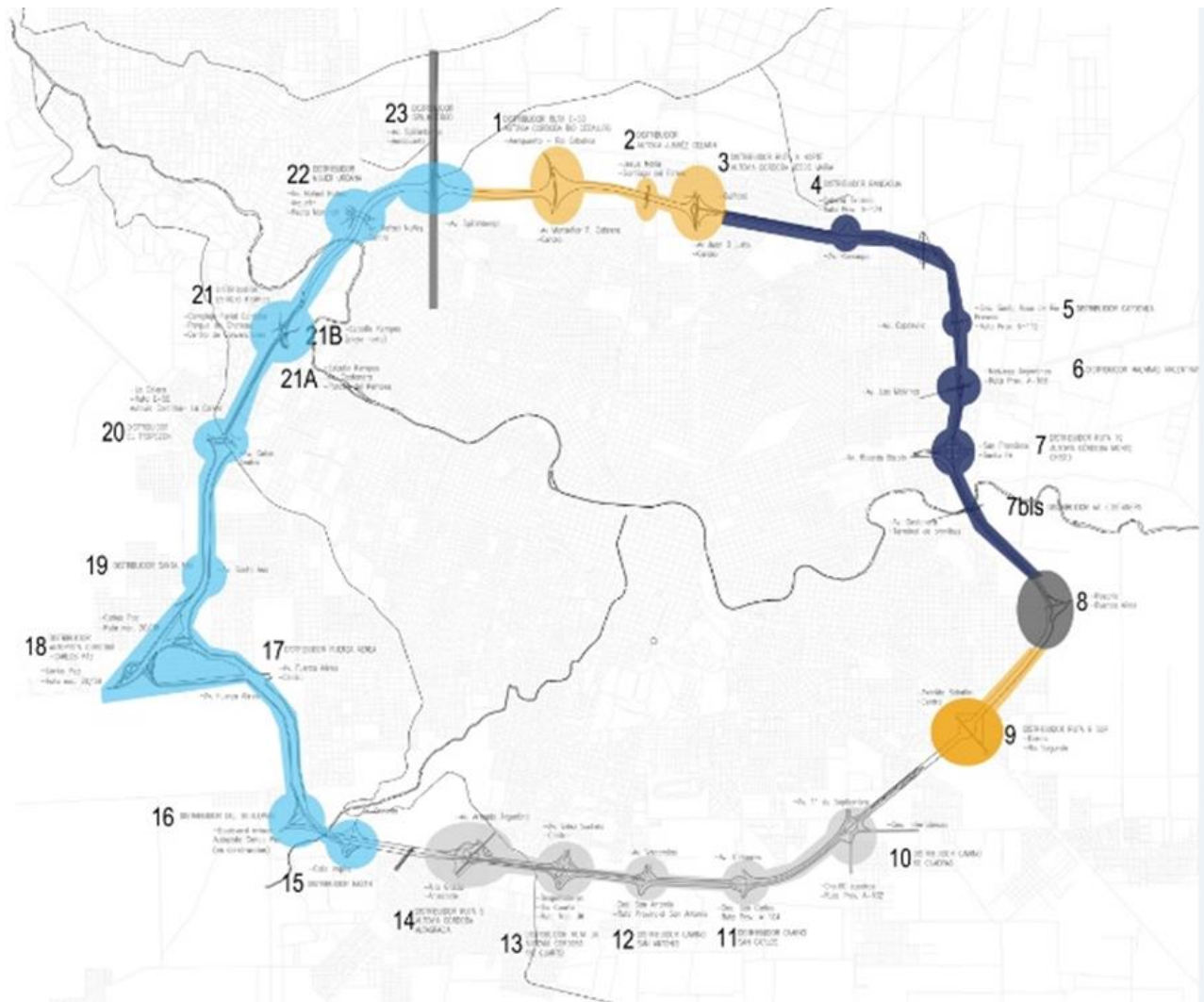


Fig 3. Fuente: Elaboración propia Esquema de Etapas de obras de la Circunvalación de Córdoba



## CIRCUNVALACION Etapas de construcción

etapa	fechas	tramo	nudos	organismos/proyecto	empresa constructora
0					
1	proyecto 1954				
2	1962-78	Distribuidor Ruta 5 - Antes Camino Interferéncias	Nudo Ruta 5 (14) - Nudo Ruta 9 (13) - Nudo Cor. San Antonio (12) - Con San Carlos (21) - 90 cuadras + Interferéncias (33)	Unidad Nacional	CSA
3	1986-94	Despejo Autopista Ruta 9 (sin incluir nudo) Hasta antes Ruta 9 Norte (sin incluir nudo)	Nudo Ruta 19 (7) - Nudo Malvinas Argentinas (8) - Avda Coadewila (5) - Bancagua (4) -	Unidad Provincial	
4	1997-98	Distribuidor Ruta 9 Sur	Distribuidor Ruta 9 Sur	Unidad Provincial	
4	1997-98	Nudo Ruta 9 Norte hasta Nudo E-53	Nudo Ruta 9 N (3) - Nudo Juanes Calman (2) - Nudo E-53 (1)	Caminos de las Sierras	
4	1997-99	Distribuidor Ruta 9 Sur hasta antes Nudo Autopista 9		Caminos de las Sierras	
5	2008-11	Nudo Autopista Córdoba Rosario	Nudo Autopista Córdoba Rosario (8)	Unidad Provincial	
5	2008-2011	Tramo Ruta E-53 - Avda Spilimberg (sin nudo)		Unidad Provincial	
6	2015-2019	Nudo Avda Spilimberg hasta Ruta 5	Spilimberg (20) hasta Nuevo Bazze (15)	Caminos de las Sierras	
			Spilimberg (23) - Mujer urbano (22) - Distribuidor Kampen (21, 21a, 21b)	Caminos de las Sierras	Roggio - Boetto
			Trapezoid (25) 1° etapa (de 2015 2° etapa: 7)	Caminos de las Sierras	
			Trapezoid (23) 1° etapa (de 2015 2° etapa: 7)	Caminos de las Sierras	SACD E (encl)
			Santa Ana (19)	Caminos de las Sierras	SACD-ROGGIO
			Nueva Aerea (17) - Nudo Autopista Carlos Paz (16)	Caminos de las Sierras	Chedak
		Del Reservoir (14)	Caminos de las Sierras	Asella Carrasco	
		Nudo Bazze (15)	Caminos de las Sierras	AFINA-CISA	

Fig 4. Fuente: Elaboración propia Referencias esquema Etapas, denominación de tramos y organismos y empresas intervinientes.

La segunda etapa recién se inicia en 1986 y toma desde el inicio de la futura Autopista Córdoba – Rosario hacia el norte e este caso, buscando comunicar con las salidas de la Ruta 9 norte y el aeropuerto. En su desarrollo incluye los nudos de derivación a la ruta 19 y las rutas provinciales n° 189 a Malvinas Argentinas, 112 a Santa Rosa de Rio Primero y 174 a Colonia Tirolesa.

Entre 1997 y 1999 se realizan otros tramos de la obra con el objetivo de concluir y dar continuidad a estos tramos. Se realiza el tramo y los nudos de acceso y conexión a la ruta 9 Sur y la autopista Córdoba-Rosario, lo que permite la unión de la primera etapa y la segunda etapa del anillo ya construidas. Este nudo de comunicación tiene un complejo desarrollo porque en su intención de crear también el acceso a la ciudad desde la ruta más importante que llega a la ciudad, el planteo de la ubicación de la Nueva Terminal de Ómnibus propuesta por el Plan Regulador en función de este acceso, no pudo ser resuelta de modo jerárquico, directo y fluido que se pretendía.

En paralelo se realizan los tramos y los nudos de salida de la ruta 9 Norte, la salida a la futura Autovía a Jesús María y la salida a la Ruta E-53 que lleva al aeropuerto.

Todos estos tramos siguieron el trazado original del Plan Regulador, con muy pocas modificaciones, o con el agregado de nudos de salida intermedios por el desarrollo y planificación de nuevas rutas, tipo autovías que mejoraban el sistema vial de la Provincia.

Las obras se detuvieron en este punto hasta el 2015. Solo entre 2008 y 2011, al finalizarse la obra de la Autopista Córdoba–Rosario se completa el nudo de acceso desde esa misma Autopista.

A partir de la decisión del Gobernador Schiaretti en 2016 se decide concluir la obra que, entre 1976 y 2011 se habían realizado 30 km de los 47 que tiene a su cierre. .

La obra demandó casi 3 años de intensos trabajos, y tuvo como característica, cosa que no ocurrió en las otras partes de la obra, que se llevó adelante en zonas densamente pobladas pues en las últimas décadas el crecimiento de la ciudad rebasó ampliamente los límites pensados y propuestos por La Padula en el Plan Ordenador.

La obra se ejecutó dividida en seis tramos distintos, que posibilitaron avanzar más rápidamente con los trabajos. El proyecto encarado por el gobierno de la provincia de Córdoba planteó la construcción de una autopista urbana de tres carriles por sentido de circulación, el crecimiento de la población, el parque automotriz así lo demandaron, con banquetas y colectoras pavimentadas y un sistema de desagües pluviales de grandes dimensiones.

La gran envergadura de la obra requirió de gran planificación y logística. Por ello se organizó en dos grandes tramos o arcos, los cuales coincidían con los dos sistemas de desagües ejecutados: el del arco noroeste que descarga en el río Suquía, y el del arco suroeste que desemboca en el arroyo La Cañada. La obra de los sistemas de desagües fue diseñada para el drenaje de caudales originados por lluvias extraordinarias, calculadas en base a las lluvias de los últimos años, considerando la situación climática de las últimas décadas, y así evitar inundaciones en la ciudad de Córdoba. La mayor parte del sistema de desagüe se desarrolla a través de conductos subterráneos sobre los cuales se construyeron las calzadas principales de la avenida.

### **3.1. El Arco Noroeste**

El denominada Arco Noroeste de Avenida Circunvalación tiene una longitud de 6,2 km que se desarrollan entre el Distribuidor ubicado en el cruce con Ruta Provincial N° E-55 denominado El Tropezón y el Distribuidor ubicado en la intersección con Av. Spilimbergo. La construcción de este arco se dividió para su licitación y construcción a su vez en 2 tramos y las obras ejecutadas se diferencian en tres sectores característicos:

- el primero, comprendido entre el Tropezón y el sector del Estadio Kempes que se resuelve a nivel con un paso inferior a la altura de Av. Piamonte, el segundo se desarrolla completamente elevado sobre un viaducto, franqueando el cruce del Río Suquía, y entre el estadio Mundialista Mario A. Kempes y su sistema de parques y centros educativos a un lado y del otro el predio Ferial Cordoba y el Centro de Artes Contemporáneo Chateau Carreras, y un tercer sector que se desarrolla en trinchera y túnel bajo el nudo vial 14 (de 190 m) finalizando en la vinculación con el Intercambiador de la Avenida Lino Spilimbergo.

- la segunda y tercer parte de este tramo tienen su desarrollo por zonas en el caso de la zona llamada por los cordobeses del Chateau, de gran uso y circulación de gente y automóviles debido a los eventos de gran envergadura q se desarrollan en el estadio y el predio Ferial. La elevación sobre un viaducto permite una amplia disponibilidad del espacio a nivel de piso para el desarrollo de estas actividades, integrando las zonas, permitiendo la conexión peatonal entre ambas y posibilitando además el estacionamiento de los vehículos cuando se realizan espectáculos. El gobierno provincial realizó en esta zona además Parque y Espacios

Recreativos que potenciaron sustancialmente el área, creando un punto que se está transformando en un área de alto valor Patrimonial y recreativo para los cordobeses.

La parte de este arco que se desarrolla en trinchera y túnel bajo el nudo vial 14, sorprende por el modo en que la zona Norte de la ciudad, el tradicional Barrio Cerro de las Rosas y Arguello, logran comunicarse y unirse a este sistema vial, que los conecta con toda la ciudad y la región de manera fácil y rápida. El desafío de esta obra es su paso por una zona densamente poblada pero que ya tenía una parte de la obra iniciada con el túnel realizado 20 años antes por la gestión del Intendente Rubén Martí. El túnel llamado de la Mujer Urbana, por la obra escultórica del artista Antonio Seguí, fue realizado inicialmente para mejorar el tránsito de la Av. Rafael Nuñez pero dejó previsto un tercer nivel de sub-suelo para el paso de la futura Av de Circunvalación.

La construcción del Túnel en la Mujer Urbana, fue una de las obras destacadas de este arco, un túnel que transversalmente trata de dos secciones rectangulares independientes de aprox. 17,20 m de ancho cada una, conto con esta planificación previa pero que en el análisis de los requerimientos actuales y los proyectados requirió de una gran intervención y rediseño. Sobre el túnel también se readecuo la rotonda de la Mujer Urbana, y las colectoras de ingresos-egresos a las transitadas avenidas de la zona.

### 3.2. El Arco Suroeste

El denominada Arco Suroeste de Avenida Circunvalación presenta una longitud de casi 11 km que se desarrollan entre el Distribuidor del cruce con Ruta Provincial n°5 y el Distribuidor ubicado en el cruce con Ruta Provincial E-55 denominado El Tropezón. La construcción de este arco se dividió para su construcción en 3 tramos.

- El tramo Distribuidor Ruta Provincial n° 5 – Puente sobre Arroyo La Cañada, este tramo se caracteriza por conectar el acceso a la Planta Renault del Barrio Santa Isabel con un gran nudo distribuidor frente a la Usina Bazán de la Empresa Provincial de Energía de Córdoba, en el cual se han previsto espacios para su ampliación futura. Además se ejecutó un cruce a distinto nivel, manteniendo la traza ferroviaria que conecta con la Planta de Renault la cual está previsto reactivar.

- Tramo Puente Arroyo La Cañada - Distribuidor Santa Ana. Se trata de un sector de 6,3 kilómetros que se desarrolla entre los puentes que cruzan el Arroyo La Cañada y el Distribuidor de tránsito previsto a la altura de Barrio 20 de Junio dando conexión con la Avenida Santa Ana. El proyecto utiliza parcialmente la traza original prevista para la Av. de Circunvalación y los últimos 4 km aproximadamente se desarrollan por un nuevo y controvertido trazado pasando por terrenos pertenecientes a la Fuerza Aérea Argentina. La propuesta original sufrió variados cambios ligados a propuestas que buscaban realizar el trazado en principio por zonas expropiadas y que luego fueron usurpadas, propuestas que los desarrolladores querían aprovechar para comunicar zonas donde planificaban desarrollos inmobiliarios, hasta llegara esta ultima propuesta que requirió de varias gestiones y determinación por parte del Gobierno de la Provincia para poder lograr una opción satisfactoria y sustentable. La traza nueva atraviesa terrenos de FADEA y las calzadas pasan por debajo de la Av. Fuerza Aérea, avanzando en trinchera la avenida continúa hasta el fin del tramo en el distribuidor con ramales direccionales en el empalme con la Autopista Córdoba - Villa Carlos Paz, una de las principales puertas de acceso del país a las Sierras Cordobesas.

- Tramo Distribuidor Santa Ana – El Tropezón. Se trata de un sector de 2,2 kilómetros que originalmente se encontraba operativo a través de una doble vía con perfil de arteria urbana e intersecciones a nivel para el acceso de los barrios del sector. La obra construyó las calzadas principales con tres carriles de circulación por sentido, los distribuidores con viaductos en la vía principal de acceso seguro a los barrios y culmina en la obra de empalme Sur con el nudo del Tropezón, readecuando el cuadrante sur del distribuidor para conexión con viaductos existentes

#### 4. CONCLUSIONES

Con la habilitación completa de los tramos y distribuidores se produjo el cierre definitivo del anillo de Circunvalación de Córdoba que cuente con 23 nudos distribuidores/conectores con la región y con el interior de la ciudad a lo largo de sus 47 kilómetros de desarrollo.

María Elena Foglia, una de los referentes del urbanismo de Córdoba, supo expresar *“Los lineamientos del plan La Padula ... fueron superado por la dinámica de urbanización, sin que se encontrasen los mecanismos adecuados para evitar el crecimiento de la ciudad fuera de los límites de su circunvalación”*.

Hoy la obra es parte constitutiva de su fisonomía pero no como anillo de cierre o límite de su crecimiento. La falta de aplicación de los planes desarrollados posibilitaron a partir de la década del 90, el crecimiento descontrolado de la mancha urbana, rebasando sin miramientos su anillo de cierre. Su rol hoy se ha modificado, no así su función de vía rápida y de conexión. De conexión con la región pero hoy se acentúa su función como vía de comunicación urbana, segura y rápida. Moderna en su gestación y moderna en su propuesta, sigue vigente y protagonista en la ciudad.

La relación con su entorno ese el tema que nos preocupa y sobre el cual nos avocaremos en la siguiente instancia.

#### 5. BIBLIOGRAFIA

CHOAY, Françoise. 1970 (1976) El Urbanismo. Utopías y Realidades. Barcelona: Lumen

CARRASCO, Benito Javier (1927). “Córdoba, Plan Regulador y de Extensión. Memoria y Expediente urbano”. Biblioteca FAUD-UNC, Córdoba.

FOGLIA, M y GOYTIA, N. (1989) Procesos de Modernización en la Ciudad de Córdoba. 1880-1940. FAUD UNC, Córdoba.

HARDOY, Jorge E. (1988). “Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina”. En: Repensando la ciudad de América Latina. Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires

LA PADULA, ERNESTO. (1967) Lineamientos Generales del Plan Regulador de la Ciudad de Córdoba. 1954. Digesto Municipal 1967. Tomo IV. Urbanismo. Municipalidad de Córdoba, Córdoba, 1967.

LA PADULA, ERNESTO. (1949 - 1958). Sobre el Plan Regulador de la Ciudad de Córdoba. Serie de artículos en el Diario Los Principios

RETTAROLI, J. M., & MARTINEZ, J. (1994). Evolución de la planta urbana de la ciudad de Córdoba. . Córdoba: Departamento de publicaciones de la FAUD, UNC.

VENTURINI, E. J. (2007): «Permanencias y cambios en la estructura urbana de Córdoba (1573–1940).» Capítulo en Junta Provincial de Historia: *Córdoba entre campanas y chimenea*. Córdoba: Junta Provincia de Historia