

# LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO COMO CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO URBANO

Los espacios de borde, el anillo de Circunvalación de Córdoba

## THE CONSERVATION OF HERITAGE AS CONSTRUCTION OF URBAN SPACE

*The border spaces, the Circunvalación de Córdoba ring*

**A. Maria Ines Sciolla & B. Mabel Buron & C. Guillermo Ferrando**

*Universidad Nacional de Cordoba, Argentina.*

*manesciolla@hotmail.com*

*mabelburon@hotmail.com*

*guillermoaferrando@yahoo.com.ar*

### RESUMEN

Nuestro tema aborda la construcción del Espacio Urbano y la Conservación del Patrimonio, específicamente situado en las áreas de borde. El proyecto, propone indagar, analizar y comprender las relaciones entre las teorías urbanas, las lógicas proyectuales involucradas en los proyectos, planes y programas urbanos circunscriptos al espacio y la obra del anillo de circunvalación hoy completado y cerrado en todo su recorrido.

**Palabras clave:** Patrimonio, Borde, Circunvalación, Modernidad

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

**Tema:** Diseño urbano y espacio público.

### ABSTRACT

Our theme addresses the construction of the Urban Space and Heritage Conservation, specifically located in the border areas. The project proposes to investigate, analyze and understand the relationships between urban theories, the project logics involved in urban projects, plans and programs circumscribed to space and the work of the ring road today completed and closed throughout its journey.

**Keywords:** Heritage, Edge, Ring Road, Modernity

**Research line:** City and project.

**Topic:** Urban design and public space.

## Introducción

Nuestro tema aborda la construcción del Espacio Urbano y la Conservación del Patrimonio, específicamente situado en las áreas de borde. El proyecto, propone indagar, analizar y comprender las relaciones entre las teorías urbanas, las lógicas proyectuales involucradas en los proyectos, planes y programas urbanos circunscriptos al espacio y la obra del anillo de circunvalación hoy completado y cerrado en todo su recorrido. A partir de la definición de los conceptos de Patrimonio y Borde, se analiza y aborda el proyecto que le dio origen, las lógicas proyectuales que intervinieron, las teorías urbanísticas que las sostienen, los planes de implementación que se han desarrollado durante más de 50 años para su finalización.

### 1. La obra moderna y el Patrimonio

El conferirle valor a los testimonios del pasado, nuestro Patrimonio, implica tomar conciencia de que somos "herederos" no solo sucesores. Hoy el desarrollo y los avances del hombre han llegado a puntos inimaginables, pero paralelo a ello, el mismo hombre ha desatado con sus necesidades de hacer, crecer, transformar y sus ambiciones, fuerzas incontrolables y desequilibrios tales que ponen a la arquitectura y a la ciudad en una posición muy vulnerable, sin pensar en las consecuencias que trae aparejada. Nuestro patrimonio construido, monumentos y otra arquitectura, asumen el carácter de conservadores de la memoria, de puntos de referencia y de factor posibilitante de actividades, Conservarlo eleva la calidad de vida en nuestras ciudades, es un modo de crecer y progresar manteniendo vivo el nexo entre el pasado, el presente y el futuro que nos brinda mayor seguridad.

En los puntos más alejados del centro esta situación se hace más vulnerable. El análisis y estudio de esta situación implica estudiar no solo la ciudad construida y las áreas rurales que la rodean, sino los territorios de contacto entre estos dos entornos.

Propone una reflexión en la que estos bordes son entendidos como espacios complejos de transición y coexistencia, como realidades y preexistencias que requieren ser pensadas en términos Patrimoniales, de su sostenibilidad ambiental, según su capacidad productiva y funcional, su gobernabilidad y su forma.

En 1952 se convoca un equipo mixto Municipal y Provincial para realizar el "Estudio del Plan Regulador para la Ciudad de Córdoba", su aprobación se logra entre los años 1958 y 1960, y se promulga la ordenanza definitiva en 1962, año en que se crea la Dirección de Urbanismo y Arquitectura en la Municipalidad de la Ciudad de Córdoba.

En este Plan se destaca esencialmente el diseño de la Avenida de Circunvalación. En los fundamentos de este Plan de La Padula remarca su reconocimiento a la Carta de Atenas como base normativa de composición urbanística. La propuesta considera "...descentralización orgánica y concentración funcional". La población tiende naturalmente a la descentralización de la población, así lo considera, para lo cual propone concentraciones funcionales limitadas para equilibrar las tensiones en su propuesta. Las zonas verdes tendrán un rol determinante como Limite y en conjunto con el análisis vial y de tránsito, la Circunvalación complementa este rol. Un *anillo verde* que controle el crecimiento urbano y sea el nexo con la región.

A la propuesta de La Padula le siguieron numerosos planes urbanos. La arquitecta cordobesa María Elena Foglia, una de los referentes del urbanismo de Córdoba, supo expresar: *“Los lineamientos del plan La Padula son aprobados por ley en 1962, se definen nuevos estudios técnicos y se inician obras de envergadura. Sin embargo, fue 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”*.

El borde, la Circunvalación se convierte hoy en un elemento de alto valor, su propio valor Patrimonial como portadora de los ideales urbanísticos modernos del siglo XX, su valor social, económico, etc, que debemos determinar claramente. Y con su finalización a 57 años de su diseño original, que con la gestión del Gobierno Provincial logro su culminación con la realización de los últimos 17km que le dieron cierre y finalización a la obra en 2018. Se produce un cambio en su rol. Su integración a la trama urbana de una ciudad que supero su borde, la conectan con elementos de alto valor patrimonial.

### 1.1. BORDE

El repensar el concepto de Borde tiene su origen el rol específico asignado a la Circunvalación de la ciudad como vía de transporte rápido y seguro, pero principalmente se constituiría como el límite del crecimiento de la ciudad, su borde.

Pensar en el problema de los bordes implica estudiar la ciudad construida y los espacios vacíos o áreas verdes que la rodean. Hoy esta situación es bastante más compleja, es pensar en espacios de transición y coexistencia en función de su capacidad funcional o productiva, su forma y su gobernabilidad.

Buscar en el concepto de Borde podría remitirnos a pensar en una zona de transición entre la ciudad y el campo, descrita como un territorio difuso caracterizado por la superposición de partes y áreas difíciles de definir, determinadas por problemas inherentes a la conceptualización de dos mundos primitivos, el urbano y el rural.

Lo urbano en confrontación a lo rural crean el borde, como un concepto utilizado para hacer alusión a aquellas áreas que están o no catalogadas como de expansión urbana por las normas inmersas en procesos de urbanización hacia el exterior de la ciudad, o a veces hacia el interior, ocupando lugares de interés urbano y ambiental.

En esencia, las distintas acepciones se refieren “...una porción de territorio que rodea, circunscribe o conforma el margen de las complejas organizaciones de las ciudades.” (Real Academia Española. 2001) Cada organización urbana se manifiesta de diferentes modos en este espacio según su propia dinámica de desarrollo.

En su libro “La imagen de la ciudad”, Kevin Lynch, enumera los elementos que considera de los que se compone una ciudad según la visión subjetiva de cada uno de sus habitantes: barrios, sendas, nodos, hitos y bordes.

Un borde urbano, según Lynch es un elemento lineal que no se percibe como una senda, sino como una barrera para la ciudad. Los bordes no son una senda y no sirven para desplazarse, ellos limitan la movilidad y son impenetrables al movimiento transversal de las personas. Son líneas continuas, como muros, vallas, vías ferroviarias, límites de desarrollos, barrancos, ríos, costas, fronteras políticas, etc. A partir de estos primeros

conceptos según Lynch la Circunvalación no sería un Borde, al ser una senda, peor sus características donde predomina la imagen de circulación y lo imponente de su carácter formal y sus cualidades directivas, como el llama a la característica de fijar una dirección.

Convivir al lado de un borde urbano condiciona la vida diaria de las personas, ya que sus recorridos nunca podrán encaminarse en una determinada dirección transversal al borde, solo en algunos puntos claramente identificables y en nuestro caso, muy distantes entre sí. No todos los bordes son iguales, otros bordes urbanos, en cambio, son simple y llanamente una barrera que genera a su alrededor zonas de abandono. En muchos casos la ciudad les da la espalda, se olvida de ellos y es entonces cuando comienza la degradación de su entorno.

Este no es el caso de la Avenida de circunvalación, el modo en que ha quedado inserta en la trama urbana la califican como una vía de comunicación muy importante, estar ubicado a la vera de esta avenida es en la actualidad un beneficio.

En su estudio de las características de la periferia Fordista y Postfordista, Giuseppe Dematteis estudia los conceptos de borde que a partir del análisis de los cambios en los bordes de ciudad en la década del 40, el concepto incremento la atención de las disciplinas espaciales particularmente la Geografía Urbana, donde el borde fue usado principalmente como, el lugar donde se da el crecimiento suburbano y donde los usos urbano y rural se mezclan, formando una zona de transición entre ciudad y campo. Dentro de este mismo enfoque el autor plantea la existencia de varias derivaciones del término:

- Eicher, diferencia los bordes urbanos de los suburbios;
- Wissink, reconoció los pseudos suburbios satélites, de los pseudo-satélites al interior y exterior de los bordes urbanos;
- Andrews distinguió el borde urbano del borde rural;
- Duncan definió los territorios que rodean la ciudad como el comienzo de áreas rurales agrícolas y áreas rurales no agrícolas;
- Prior, hizo más compleja la terminología definiéndola de acuerdo a los usos del suelo de a interfase, a través del estudio de usos de suelo, densidad poblacional, proceso y dinámicas de conversión de suelo urbano, medios de comunicación, transporte entre áreas de residencia y trabajo;
- Garreau, Harvey y Hall, durante los 80 y 90 dieron la mayor cantidad de nuevas definiciones sobre le tema, ciudades borde, metápolis, territorio urbis y peri-urbanización.(Dematteiss, 1996)

## 1.2. EL ANILLO DE CIRCUNVALACION

Hoy la obra de la circunvalación es mucho más que lo que se proponía para ella en el Plan Regulador de 1962 de La Padula. En el caso de Córdoba, la primer etapa de la obra de la circunvalación se planteó como un Borde, un limite claro del crecimiento de la Ciudad, desde su gestación en el Plan Regulador para la ciudad y en la materialización de la obra. Pero la segunda etapa, encarada 20 años después de la inauguración de los tramos en 1999, tiene un rol diferente en la trama urbana de la Ciudad.

La década del 90 fue determinante, el crecimiento de la ciudad no pudo ser controlado. "La Ciudad se expandió sin control dentro del ejido y llega a traspasarlo. Se alternan zonas de usos predominantemente rurales y pequeñas urbanizaciones aisladas, con escasos servicios y pobrísima calidad de vida." (Venturini y

otros, 2011) “el gobierno local ha perdido la capacidad de regulación y control ... las presiones de los sectores económicos privados interesados en obtener la mayor renta urbana posible con el valor del suelo (hoy autodenominados «desarrolladores urbanos») pugnan por convertir a la ciudad en un campo apropiado para los juegos de la competitividad empresarial.” (Venturini y otros, 2011) Los PEC, la planificación estratégica Urbana, propuestos por el Municipio y el resto de las posteriores gestiones no logran controlar esta situación, sino mas bien potenciarla. La dificultad para brindar servicios públicos, sin un plan integral de desarrollo de la Ciudad producen “...procesos de fragmentación y segregación en el interior de la estructura urbana, localización de emprendimientos no evaluados, procesos de extensión insustentable en cualquier dirección del territorio urbano metropolitano.” (Venturini y otros, 2011)

En esta situación, hoy la función de la Circunvalación es más un medio de comunicación urbano, una vía rápida y de comunicación con el territorio metropolitano y la región.

El área de desarrollo de esta via de comunicación otrora amplio y sin límites fijos en ambas márgenes, situación que podemos notar claramente en una fotografía aérea de 1974 como en muy pocos puntos el tejido urbano se acerca a la traza de la avenida.



Fig. 1. Imágenes satelitales tomada de <https://www.google.com.ar/maps/@-31.4120458,-64.1578332,25945m/data=!3m1!1e3> figura a, en 1984 y figura b, del 2019.

En la imagen satelital de 1984, Figura a, donde se aprecia solo realizado el arco de Circunvalación Sur, como una amplia faja de espacio bordea a la avenida. Esta zona es la zona que, desde el Plan de 1962 fue determinada como zona Industrial, fomentando la instalación en esta área, con preferencia en cercanías de la circunvalación como propicia para la instalación de industrias.

Comparando con la imagen b, una foto aérea de 2019, queda claramente expresado el crecimiento del tejido urbano, este llega hasta el anillo de Circunvalación y no se detiene allí, lo sobrepasa y sigue creciendo.

## 2. Recorrido

La experiencia del recorrido del anillo de Circunvalación como un paseo completo, nos ponen en contacto con la **idea de sucesión**, de ritmo que apela a la secuencia, a la serie, a la **sucesión de miradas** para su integración a una trama urbana sobre la que inicialmente se presentó como borde y elemento de comunicación territorial y que hoy ha desbordado.

En este recorrido la misma obra presenta diferencias físicas en su concepción. Y lo podemos dividir en dos tramos:

Tramo 1 el tramo más antiguo desde Ruta nº 5, la delata planta Renault de Santa Isabel, en sentido antihorario hasta la E-55 con salida al Aeropuerto y

Tramo 2, es el tramo de cierre desde el derivador de la E-55 y el tramo de la Avenida Espilimbergo hasta el Derivador de la Calle Impira frente ala Usina Bazán de la Empresa Provincial de Energía.

El tramo 1, el más antiguo, realizado en diversas etapas entre 1974 y 1999 tienen una conformación física bastante homogénea. El tramo sigue el trazado original del Plan Regulador. Para 1999 este tramo esta completo a excepción del nudo de derivación de la Autopista Córdoba-Rosario que se concretara junto con la habilitación dela misma autopista recién en 2011. El carácter de este tramo es principalmente de una función productiva, así lo marca su inicio en el arco Sur, comunicando la zona industrial de Córdoba, desde la planta dela Fabrica Renault, hasta la planta de la Fiat en la salida de la ruta nº 9 Sur. Su continuación respondió a la necesidad de distribuir mercancías y recibir la producción en sentido a las grandes zonas de consumo y producción de la región.

Este tramo sigue las normas de seguridad vial para este tipo de vías de circulación rápida, las que se remontan a la Carta de Atenas como cuerpo teórico iniciador de su normalización. Además de la existencias de un parque automotor que va en aumento y motores que desarrollan velocidades cada vez más altas a los cuales hay que adaptarse. Como propone la misma Carta la seguridad y facilidad de circulación serán las premisas que guíen su diseño. Asi este tramo resulta en una via sobre elevada de su nivel de apoyo, convirtiéndose en una cinta que recorre libre y cómodamente el paisaje, el que en estos años se encontraba aun vacío.

La envergadura de las industrias instaladas en este cinturón produjo equipamientos arquitectónicos de gran escala y presencia sobre la Avenida de Circunvalación. El crecimiento urbano mencionado a partir de la década del 90, provoco la coexistencia de dos funciones en los márgenes de la avenida, la fabril y la de residencia. Esto ha provocado situaciones de incompatibilidad y problemas ambientales serios para quienes residen en esta zona. Situaciones permitidas por el gobierno Municipal que fue permitiendo el asentamiento y crecimiento de las dos actividades en la zona. En la actualidad estas problemática llevo al Municipio a proponer el retiro de estas infraestructuras industriales hacia zonas más alejadas, dando prioridad al uso residencial. Pero aun no se ha llevado a cabo este proyecto, el costo de traslado de las industrias muy afianzadas es muy alto y nadie lo quiere tomar. Industrias como Alcoholes Porta son un ejemplo claro de esta situación, donde amplias zonas residenciales e han desarrollado a su alrededor, sufriendo graves problemas ambientales, asi como la empresa ha invertido en equipamientos y tecnologías que desarrollan una producción de calidad.



Fig. 2. Imagen propia del tramo Derivador a camino san Antonio. Vista de las torres de acero inoxidable de la Fábrica de Alcoholes Porta, a la izquierda y a la derecha la fábrica Comel.

La reubicación de estas plantas está en proceso, o más bien es solo un anhelo. De suceder amplias instalaciones de fábricas que han sido baluarte e identidad de esta zona podrían liberar espacios de alto valor Patrimonial para las comunidades de la zona. *Porta, Betonmac, Pistones Persan, Volkswagen, Weg, Comel*, por mencionar algunas dejarían amplios espacios liberados y cargados de significado, se suman a los grandes hitos de la Fábrica militar de aviones, la Renault, y una sucesión de predios e infraestructura que hoy tienen una presencia física apreciable desde la avenida de Circunvalación.

Otro puntos que aparecen con gran significado en el recorrido de este tramo, es el Cementerio de San Vicente. Que aparece sobre el lateral interno del recorrido con una presencia identificable por su trama y por la vegetación propia de estas tipologías.

El cruce con el Rio Suquia en su parte al Este de la ciudad abre el paisaje con un entorno verde, de amplias posibilidades pero no se presenta como accesible o seguro.

Sobre el resto del arco norte la trama urbana se acerca completamente al borde de las avenidas colectoras del sistema dela Circunvalación, con tejidos de poca calidad, en zonas periféricas. Algún equipamiento Comercial de envergadura aparecen en la intersección con rutas de salida al Norte del territorio.

El tramo 2, es el tramo de cierre, la obra de gran envergadura que en tres años llevo adelante y concreto el Gobierno de la Provincia de Córdoba junto a la empresa Caminos de las Sierras. Este se inicia desde el derivador de la E-55 y el tramo de la Avenida Espilimbergo hasta el Derivador de la Calle Impira frente a la Usina Bazán de la Empresa Provincial de Energía. El diseño de la línea de avenida es en este tramo bastante más variado que en todo el anterior. Su desarrollo se da en la actualidad en zonas que están densamente pobladas, lo cual agrego mayores desafíos a la obra, desde cambios en la traza original por usurpación de terrenos, hasta el diseño mismo de las vías tomando en cuenta la dinámica funcional de la población inserta en la zona propia de cada tramo.

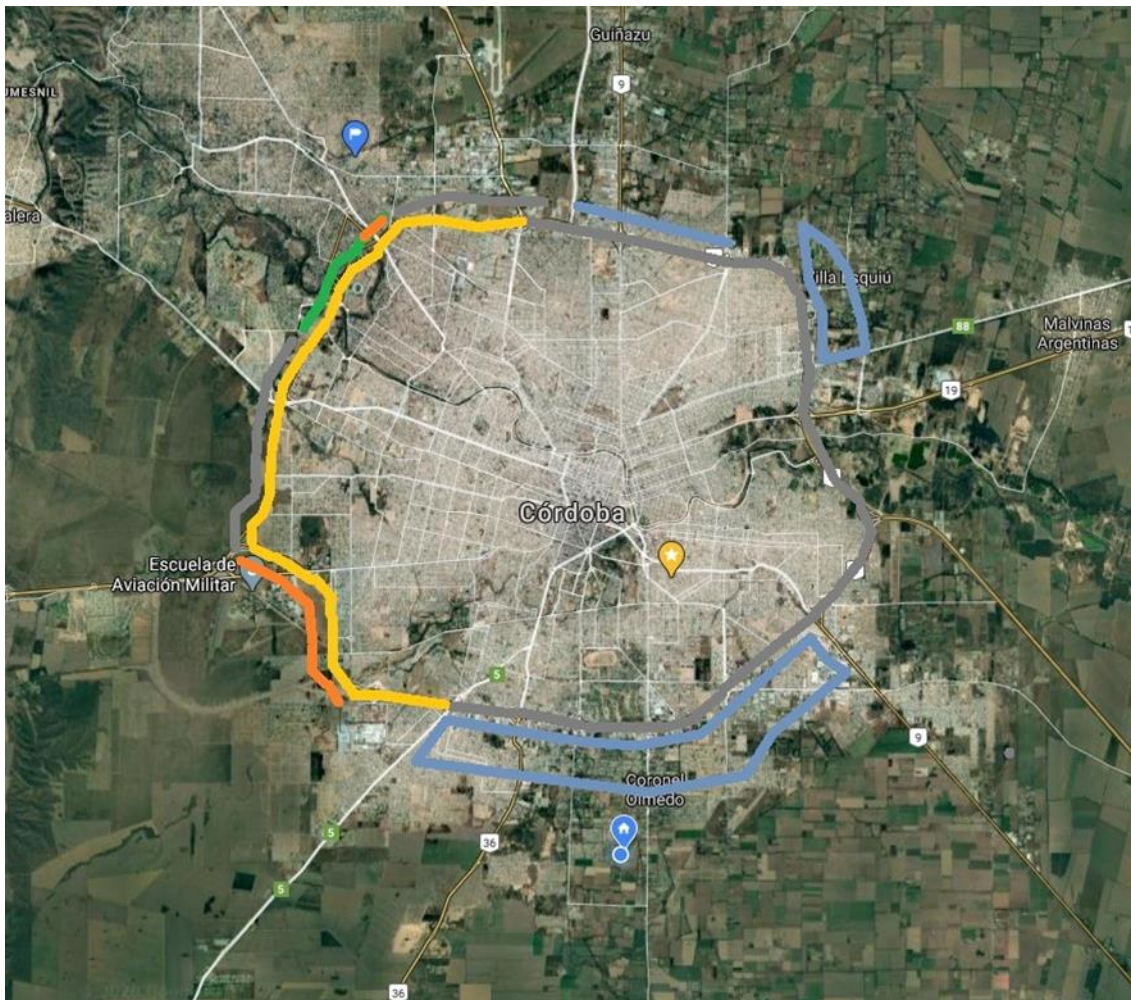


Fig. 3. Esquema de trazados, en gris la primer etapa con desarrollo sobre calzada. En amarillo la segunda etapa y en colores las zonas diferenciadas de tipos de vías; la zona gris es igual al trazado original sobre nivel, zona naranja, en trinchera y la zona verde es un viaducto sobreelevado

Lo que en el primer tramo ejecutado, 30 km se trazó cómodamente sin la interferencia de pobladores o usuarios de esas zonas, resultando en una barrera divisoria real, un límite físico muy dificultoso de atravesar, de este modo quienes estaban a un lado o a otro de la avenida, debieron resolver, en la mayoría de los casos sus necesidades en su entorno inmediato. La situación solo cambia en las intersecciones que permiten una conexión a través de su equipamiento de derivación siempre pensado para los automovilistas e ignorando al peatón. Lo que si es constante tanto del lado interior como exterior de la avenida de Circunvalación la situación de periferia de todas esas zonas.

En este segundo tramo la realidad del crecimiento urbano más allá de la traza original forzó al desarrollo de nuevas propuestas de vías de circulación rápida. La ejecución de la obra fue llevada adelante subdividida en 6 sub-tramos a cargo cada una de ellas de diferentes empresas.



- Sub-tramo 1: Distribuidor Ruta Provincial N° 5 – Puente sobre Arroyo La Cañada Extensión: 2,45 km.
- Sub-tramo 2: Puente sobre Arroyo La Cañada – Av. Fuerza Aérea Extensión: 2,8 km.
- Sub-tramo 3: Av. Fuerza Aérea – Distribuidor Santa Ana Extensión: 3,5 km.
- Sub-tramo 4: Distribuidor Santa Ana – El Tropezón Extensión: 2,2 km.
- Sub-tramo 5: El Tropezón - Estadio Kempes Extensión: 3,8 km
- Sub-tramo 6: Estadio Kempes - Av. Spilimbergo Extensión: 2,4 km

El sub-Tramo 1 mantiene las mismas características, trazado original y sobreelevación de calzadas propia de las autopistas de velocidad. El acceso a la Planta Renault en el Barrio santa Isabel, se efectúa a través de la calle Impira, con un nuevo Distribuidor frente a la Usina Bazán de la Empresa Provincial de Energía de Córdoba, y el cruce del arroyo La Cañada se efectúa mediante la utilización de puentes.

El tramo siguiente comienza a desarrollarse en con una nueva traza atravesando terrenos de FADEA y lo hace con características de Trincheras, o sea bajo el nivel del suelo, la percepción para quienes circulan es diferente, como aislada de trama urbana, y para quienes residen en la zona, si bien físicamente se plantea como un limite de difícil paso, visualmente el paisaje continua y no se interrumpe. Y en el sobresalen como hitos los tanques delos Barrios militares, la cúpula de la iglesia y sus edificios institucionales. Finalizada la sección en trinchera, el proyecto continúa a nivel hasta el fin del tramo en el complejo Distribuidor con ramales direccionales en el empalme con la Autopista Córdoba - Villa Carlos Paz

A partir del nudo del Tropezón la avenida transitara por una delas zonas mas desarrollada y consolidada de la ciudad de Córdoba. En el conjunto de tramos se diferencian 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 que con sus 1,8 km de longitud se desarrolla completamente elevado sobre un viaducto, franqueando el cruce del Río Suquía, 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 construcción de 27 puentes que se proyectaron a lo largo de los 17 kilómetros de la obra del cierre del anillo de Circunvalación que permiten mejores accesos a la calzada principal, cruces a distinto nivel, conexión entre colectoras y una mayor conectividad para los pobladores que viven en los barrios en proximidades de la avenida dan cuenta de la diferencia de estrategia de planificación y las diferentes necesidades surgidas en esta etapa.

### **1.1. PUNTOS DE VALOR. ZONA DEL CHATEAU CARRERAS**

En el tramo comprendido, en la zona aledaña al Estadio Mario Alberto Kempes, dentro de los cuales 1.8 km corresponde a un perfil cuyo trazado se desarrolla completamente elevado sobre un viaducto, franqueando el cruce del Río Suquía. La construcción de este viaducto fue proyectado a los efectos de salvar el accidente topográfico del río Suquia. De esta manera, las calzadas principales se elevan, atravesando una gran rotonda, continuándose sobre el Río Suquía. Así mismo, desde éste se desprenden ramas que lo vinculan con la rotonda inferior conectando con el Estadio Kempes, el complejo Ferial Córdoba, el nuevo Parque del Chateau, el Puente 15, el Puente Gauss y hacia las colectoras de Av. de Circunvalación, hasta acometer en trinchera hacia el túnel construido por debajo de la Av. Rafael Núñez, en el Nudo Vial 14, también conocido por Mujer Urbana..

Repasando este recorrido se pone de manifiesto que este tramo atraviesa una zona cargada de significado y de alto Valor Patrimonial. Con equipamientos urbanos únicos en la ciudad, de gran envergadura, como lo son el estadio Mundialista y el Predio Ferial. En ellos se llevan adelante acontecimientos de gran escala y convocatoria, no solo de la ciudad de Córdoba sino que convocan a todo el Centro de la República.

Estos Complejos se complementan con actividades de formación en el área deportiva ubicada en el predio del Estadio y con un centro de alto rendimiento para diferentes disciplinas deportivas..



Fig. 4. Imágenes de la obra del viaducto sobreelevado en el tramo del Estadio Mario Alberto Kempes. Foto a, proyecto del área, foto b, obra en curso de la pasarela peatonal que atraviesa por debajo el viaducto conectando ambas margenes.

Del otro lado del Viaducto, el predio Ferial fue actualizado en su equipamiento con un moderno Centro de Convenciones, el cual se realizó conservando las 3 Cúpulas de exposiciones obra del Arquitecto Osvaldo Pons. A su lado se encuentra el Palacete que dio origen al nombre con que se conoce a la zona, el Chateau Carreras, hoy sede del Centro de Arte Contemporáneo de la Provincia de Córdoba, que, junto a su parque circundante, con partes discutidas por su diseño de fuerte impronta pero poca claridad conceptual, forman un espacio de altas cualidades ambientales posibilitadoras del encuentro y el esparcimiento. Sin perder su valor cultural y Patrimonial.

El proyecto que llevo adelante la secretaria de Arquitectura del provincia, es discutible desde las premisas y criterios de conservación adoptadas en su diseño pero es muy acertado en su integración en conjunto con el trazado del cierre de la Avenida de Circunvalación.

El rol de borde de la avenida, en su trazado original proyectado, fue ampliamente superado antes de que la obra fuera ejecutada, la ciudad creció y se consolido principalmente sobre ese eje de crecimiento NO. Llevar a cabo el cierre del anillo implicaba retomar la traza diseñada por La Padula y completar la via de circulación rápida y de conexión con el territorio. La toma de decisión en el proyecto sobre el tipo de via que se realizaría, un viaducto elevado permitió la integración de ambos lados y la creación de un parque y la conservación de los espacios verdes existentes, lograron un resultado en el que los objetivos funcionales se mantienen y se logran ampliamente. Y le aportan a la ciudad un espacio de esparcimiento, recreación y cultura integrando el Patrimonio delos Cordobeses que potencia la intervención.

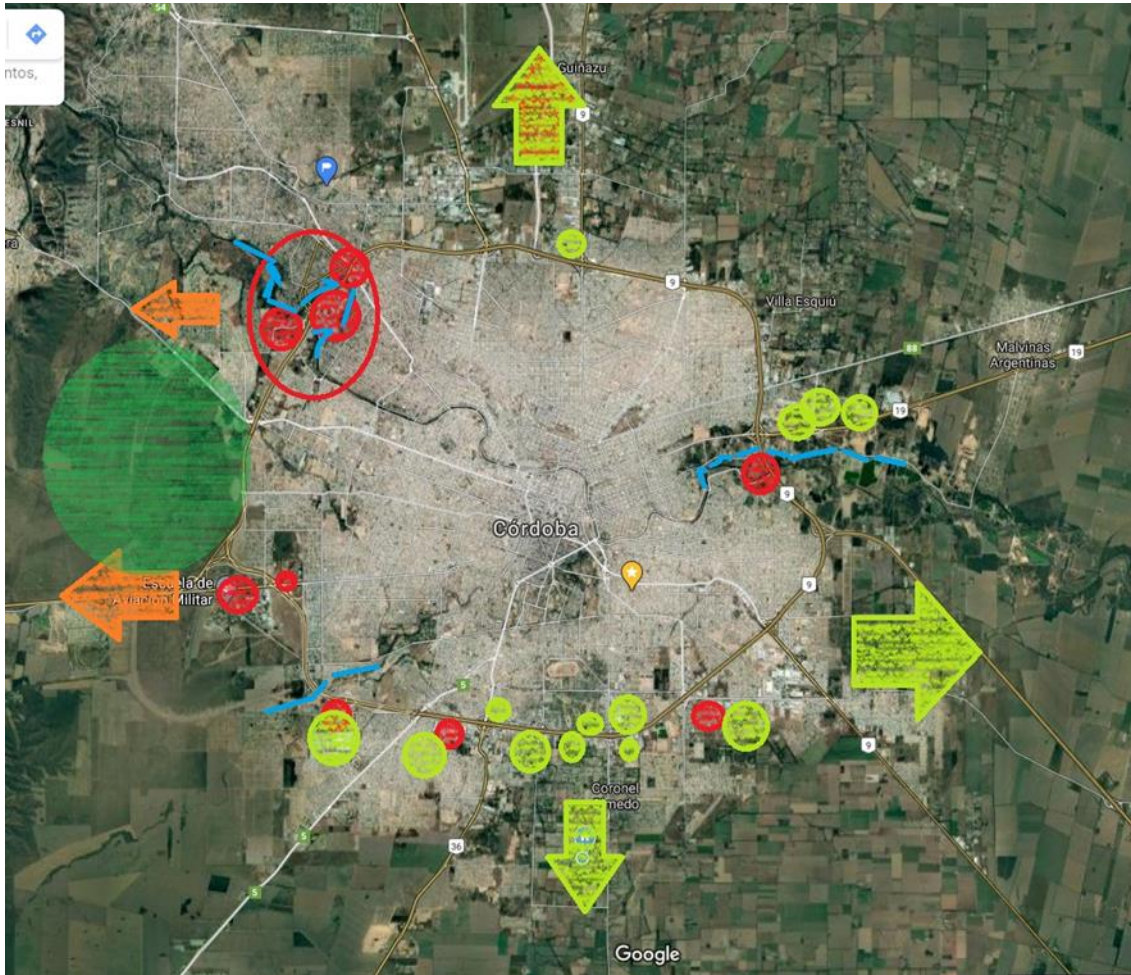


Fig. 5. Esquema de elaboración propia con detección de puntos de Valor Patrimonial, base de la propuesta de Secuencias

## 2.2. SECUENCIA

Para la potenciación del anillo de Circunvalación en su integración al ámbito urbano, se propone que su recorrido integrador del centro con el área metropolitana de Córdoba se realice a partir de una secuencia marcada por los hitos de valor Natural y Cultural de la ciudad en el borde, en su encuentro con la avenida. Su concepción Moderna, su rol en el urbanismo de Córdoba en relación a las diferentes gestiones gubernamentales la ponen bajo la mirada moderna que hoy ya no pretende el registro completo de una escena o situación, sino, mas bien, una mirada articulada en una secuencia.

Los hitos y nodos de alto valor Patrimonial son los que articulan este recorrido y materializan la secuencia.

## 2. BIBLIOGRAFIA

CASTELLS MANUEL, (1991) "La cuestión urbana", Edición Mexicana, Siglo XXI Editores.

DEMATTEIS, Giuseppe. (1996) "La ciudad dispersa". Urbanitats. Ediciones de la Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona. España, 1996

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

HARVEY, David. (2003) "Espacios de esperanza". España. Akal Ediciones.

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.

VENTURINI E., AVILA, M., & TERRENO, C. (2015). Transformaciones urbano-territoriales y sustentabilidad del desarrollo en la ciudad de Córdoba 1910-2010. *ARQUISUR Revista*, 5(7), 74-93. <https://doi.org/10.14409/ar.v0i7.4940>