

EL LUGAR DE TODOS

Consideraciones sobre el área central de la ciudad de Córdoba

Por Fernando Díaz Terreno

Esta nota está motivada por la reciente polémica sobre el retiro de las pérgolas de la peatonal, en plena Área Central cordobesa. Lo que a primera vista puede parecer trivial, sitúa en primer plano una serie de cuestiones mayores: la ausencia de una mirada integral sobre los problemas de la ciudad, **la intervención compulsiva sobre el espacio público**, sin consensos, prioridades ni estudios que lo avalen, y la **falta de reconocimiento por parte del estado municipal de cuáles son aquellos espacios de la ciudad sensibles a la opinión pública** y que estructuran las representaciones urbanas del habitante local.

En Córdoba, el Área Central es el espacio urbano que concentra la mayor densidad de elementos identitarios y es uno de los ámbitos que más han sido proyectados y re proyectados a lo largo de su existencia. Cuando el estado municipal decide arrasar las pérgolas y canteros de la peatonal -que desde hace tres décadas le otorgan una impronta singular-, sobre la base de un supuesto “informe de bomberos”, **simplifica a niveles alarmantes la complejidad de demandas y urgencias que motorizan las acciones sobre la ciudad**, amparándose en la lógica “irrefutable” de la seguridad urbana.

En otros términos, no hay relación entre los esfuerzos y voluntades que construyen la ciudad en la larga duración del tiempo y la banalidad de las decisiones asumidas improvisadamente, que destruyen parte de aquellos esfuerzos de un día para el otro. Esta concepción plana sobre el artefacto urbano desconoce el trabajo histórico acumulado que da por resultado la ciudad a la vista, en donde la ausencia de perspectiva histórica impide situar las acciones en su contexto específico, así como calibrar sus implicancias. Por ello, interesa en esta nota construir de manera sintética un derrotero del Área Central local que, **pese a la crisis de la urbanidad expresada en el espacio público, persiste como el lugar de todos los cordobeses**.

Algunos tramos de este texto tienen origen en parte del informe personal que integra la investigación La centralidad urbana de la ciudad de Córdoba. Diagnóstico tentativo, proyecto urbano y alternativas de desarrollo sustentable para el Área Central y las centralidades emergentes (SECyT, UNC), dirigida por A. Cohen (FAUD, UNC).

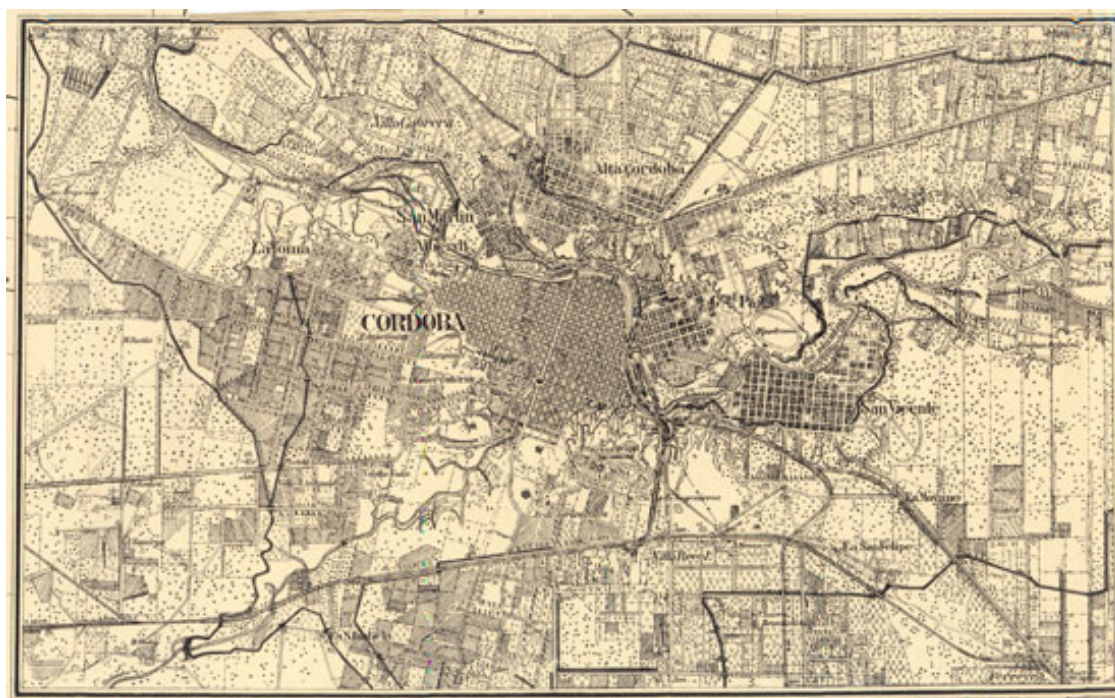


Figura 1- Plano de la ciudad de Córdoba, 1924.
Se pueden apreciar las expansiones que se venían produciendo desde finales del siglo XIX.

1. El centro o la ciudad misma

Sabemos que un rasgo compartido por la casi totalidad de las ciudades latinoamericanas es la presencia de **una centralidad fuertemente ligada a la instancia fundacional**, que reúne una serie de piezas urbanas que en su momento fueron la condición de existencia para que aquel proyecto de asentamiento naciera como ciudad. Del centro hacia los bordes, de la ciudad al territorio rural, **los elementos urbanos dispuestos sobre la cuadrícula expresan un orden social** que, sobre un orden geométrico, asegura un régimen de transmisión de autoridad, del poder colonial a la conformación física de la ciudad (Rama, 1985). Córdoba irá a espacializar ese orden social con énfasis en el centro de la composición urbana, dando origen a un esquema de relaciones monoradial entre la ciudad y su territorio, acentuado por su carácter mediterráneo y de nodo articulador de regiones.

Pese a las primeras expansiones modernizadoras del siglo XIX y del notable crecimiento urbano de la segunda mitad del siglo XX, **el centro sigue siendo la síntesis de la ciudad**, como lugar de referencia con que se identifica el conjunto de los ciudadanos. Centro histórico, área central de la ciudad o nodo central de un área metropolitana, la centralidad de Córdoba reúne una serie de atributos comunes a los de otras ciudades como una reconocible complejidad funcional, pluralidad de usos, diversidad morfológica, piezas arquitectónicas de escala, jerarquías de espacios urbanos públicos y la mayor concentración de flujos de movimiento urbano, a lo cual **se añade la cualidad única en la ciudad de contener todas las etapas de la construcción histórica de la ciudad**.

Según Carrión (2009), los centros históricos aparecen como objeto de análisis y de intervención ante la evidencia de su propia crisis o destrucción. Esto ocurre cuando empiezan a perder las funciones centrales que los cualifican, producto de la transformación del patrón de urbanización general de la ciudad en una expansión urbana que extiende sus bordes, contrastando con la urbanización concentrada del pasado. Esto evidencia *“un cambio de las relaciones entre la renovación de la centralidad y la expansión de la periferia, que plantea dos hechos que interesa remarcar: por un lado, el inicio de la existencia de una ciudad con centralidad plural y, por otro, una clara diferenciación entre lo nuevo de la periferia -moderna, heterogénea- y el pasado de la centralidad fundacional -antigua, homogénea-”* (Carrión, 2009:7).

Este proceso de crecimiento urbano no se ha producido de la misma manera e intensidad en todas las ciudades latinoamericanas. En Córdoba las expansiones decimonónicas, los denominados “barrios-pueblos”, nacen con autonomía de la ciudad, pero con una fuerte dependencia funcional de su centralidad (Figura 1). Esto puede haberse debido a varios factores, entre ellos, la acotada escala general del conjunto urbano -Córdoba continuó siendo una pequeña capital de provincia hasta bastante avanzado el siglo XX- y el hecho de que sólo la primera generación de aquellos barrios-pueblos imaginaron funciones centrales alrededor de la plaza barrial, y las posteriores constituyeron meras extensiones suburbanas. Por otra parte, a lo largo del siglo XX y pese a la gran expansión de la ciudad como consecuencia de su transformación en polo industrial y universitario, la centralidad persiste fuertemente anclada a su núcleo original. En ese sentido, aquel contrapunto al que alude Carrión, *periferia moderna y heterogénea* y centralidad fundacional *antigua y homogénea*, presenta variaciones en nuestro contexto: respecto del primer concepto, cabe decir que **gran parte de la periferia generada a partir de los años 60 no ha dejado de ser anodina y marcadamente monofuncional**; en cuanto al segundo, **el área central se ha renovado a ritmo acelerado e incorporado nuevas infraestructuras al compás de la modernización general de la ciudad**, en un desarrollo que acarreó la destrucción de buena parte del tejido histórico pero a la vez diversificó el paisaje urbano del área.

En otro orden, **aquel proceso de desestructuración de las áreas centrales y aparición de nuevos barrios modernos y dinámicos con centralidades propias**, que se inicia hace más de medio siglo en muchas ciudades latinoamericanas y que responde al movimiento migratorio de origen rural hacia las ciudades, a la par del abandono de las áreas centrales por parte de la población originaria, **no responde exactamente al caso de Córdoba ni de otras ciudades argentinas**, entre otras razones, por la naturaleza socioeconómica de la población, su marcado perfil urbano y el comparativamente temprano carácter industrial del país (Lima, La Paz, Bogotá, Quito, entre otras, son ciudades que ejemplifican aquel otro panorama en donde los cascos fundacionales perdieron su rol referencial urbano, tugurizándose como consecuencia del éxodo de sus funciones vitales y evidenciando un marcado deterioro social y edilicio; en algunas de esas ciudades, ciertamente estos procesos comienzan a revertirse en los años 90, a partir de acciones de puesta en valor, algunas veces sólo ligadas a la recuperación del patrimonio arquitectónico y el espacio público; otras, con políticas más integrales que apuntan a la dinámica económica del área, a la solución de la residencia y a una mayor inclusión social de la población local).

Hace relativamente pocos años que Córdoba viene evidenciando una pérdida de funciones vitales y cierto deterioro social y edilicio en el área central, en consonancia con la aparición de nuevos nodos de concentración de funciones centrales y la consolidación de algunas “centralidades” barriales. Si bien

hace décadas existen algunos corredores comerciales a lo largo de ejes estructurantes de algunas áreas urbanas, esto se ha potenciado en un contexto de cambio de paradigmas económicos traducidos al espacio urbano. La actual conformación de las periferias, incentivada por una expansión de la vialidad, nuevos modos de vida y hábitos de consumo, así como, una devaluación de lo que tradicionalmente se entendía como “vida urbana”, viene construyendo un paisaje periurbano de barrios cerrados, infraestructuras viales y polos comerciales y de servicios debidamente conectados, que en simultáneo confluyen con barrios pobres, asentamientos irregulares y planes habitacionales.

En Córdoba, entonces, **esta pérdida de unidad de la ciudad tradicional es relativamente reciente respecto de otras ciudades latinoamericanas**. Así las “nuevas centralidades”, aún de carácter embrionario, se relacionan con aquellas formas de suburbanización y un tipo de crecimiento autónomo de la centralidad original, más vinculado al desarrollo metropolitano. A la par, el área central viene dando muestras de decaimiento, aunque no con los niveles de turgurización y segregación que en su momento evidenciaron sus pares de otras ciudades latinoamericanas. **Pese a ello, conserva parte de su vitalidad y, particularmente, de sus potencialidades**. Y es quizás allí donde resida el germen de su recuperación.

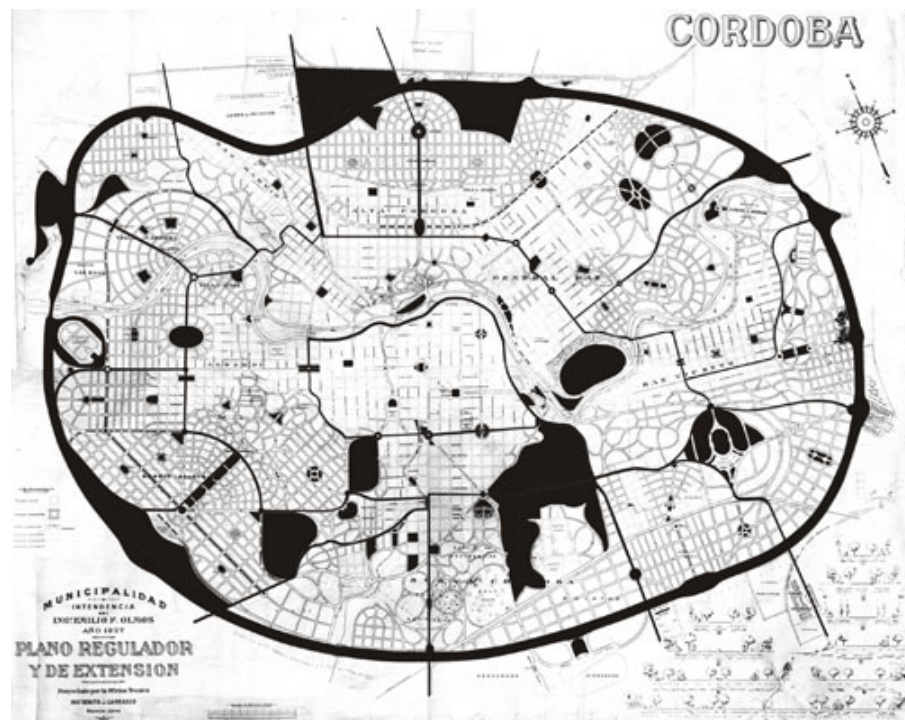


Figura 2- Plano Regulador y de Extensión de la ciudad de Córdoba, Ing. Benito J. Carrasco, 1927. (Memoria y expediente urbano)

2. Ideas y prácticas. Planes urbanos, regulación y acciones sobre el Área Central

En sus memorias y expedientes, la mayoría de los planes mencionados no dan cuenta del desarrollo de prefiguraciones espaciales y, menos aún, de planes de sector y de detalle, y quizás sea esto una prueba de **cierto divorcio entre plan y proyecto urbano y entre planificación y obra pública**. En este sentido, las prácticas urbanas, entendidas como normas, políticas y acciones sobre la ciudad con consecuencias materiales concretas, no siempre han sido derivaciones de planes urbanos. En algunos casos, han constituido un antecedente y en otros, se dieron como iniciativas paralelas a las instancias de planificación, sin entrar en coherencia con objetivos más globales respecto del conjunto urbano.

Sí queda pendiente una indagación más profunda acerca de la incidencia de los planes urbanos en la generación de un clima de debate disciplinar, que indirectamente haya disparado miradas definidamente proyectuales. Pero lo que no cabe duda es que **la planificación en Córdoba, salvo excepciones, ha subvalorado a la arquitectura como componente fundamental en la construcción de la idea de ciudad**. Una excepción es el área central, la única porción de Córdoba que cuenta con un bagaje proyectual sobre su arquitectura -mayormente la de valor patrimonial- y espacio público, y un importante corpus normativo específico. Planificación y prácticas específicas se entrelazan, entonces, en este un territorio de permanente reproposición a lo largo del último siglo, desde los albores del primer plan urbano.

La década del '20 es clave a ese respecto. Las gestiones progresistas del gobernador Ramón J. Cárcano, particularmente en su segunda gestión (1925-1928), y del intendente Emilio F. Olmos (1925-1929), se

propusieron cambiar la fisonomía de la ciudad, encarando numerosas obras tanto en el centro como en los barrios, con el fin de una modernización urbana y un mejoramiento general de la calidad de vida. En el centro se construyen el Mercado Norte y el Mercado de Abasto, extendiendo la centralidad hacia áreas cuasi marginales, de un lado y del otro del cauce del río; se inician la construcción del Palacio de Justicia, que a su vez representa una definitiva “colonización” de sectores no del todo consolidados, como eran los bordes del arroyo La Cañada; también se erige el Teatro Real, el Gimnasio Escolar en el parque, la Caja Popular de Ahorro, etc. Asimismo, se remodela el Teatro Rivera Indarte y el Colegio Monserrat; se ensancha un tramo de la avenida Colón-Olmos, levantándose nuevas fachadas sobre la vereda norte, y se pavimenta y ornamenta el bulevar Chacabuco, entre otras obras. Finalizando los años 20, se continúa el bulevar San Juan hacia el oeste y posteriormente, se sistematiza su traza hacia el este -hoy, bulevar Illia- (1929-1930).

En ese contexto se encarga a Benito Carrasco el Plan Regulador que concluyó en 1927. Aunque no tiene consecuencias materiales directas sobre la ciudad, **dicho plan establece una serie de tópicos que serán reactualizados en diferentes momentos de la historia urbana local** (Figura 2). Bajo la influencia de corrientes que adscriben al academicismo y a la *beautificación* urbana, Carrasco imagina y prefigura nuevos espacios para la ciudad, monumentales y contenidos en amplios parques o entre uniformes fachadas urbanas, así como una arquitectura acorde al cambio de escala urbana que propone y que **aspira a reemplazar la ciudad hispana signada por el claustro y el campanario, concibiendo el centro de la ciudad como un área que demanda ser modernizada en su imagen y funcionalidad**, como quien busca rejuvenecer la porción más visible de un conjunto. El más llamativo de sus planteos es aquel que involucra el nodo central de Plaza San Martín y alrededores, al que propone unir con la costanera del río Suquía y la estación de ferrocarril a través de una gran avenida. Esta propuesta tiene su antecedente en otras de varias décadas antes que, si bien no se concretaron, sí imaginaron la transformación de parte de la fisonomía del Área Central. Nos referimos a proyectos realizados durante la intendencia de Luis Revol (1887-1892), los de la gobernación de Félix T. Garzón (1910-1913), o las propuestas de Kronfuss, entre otras.

En las décadas del 30 y 40, bastante antes que la ciudad experimentara un crecimiento inédito de su población y una renovación importante de su tejido urbano, nuevas edificaciones en altura y equipamientos de cierta envergadura se suman a aquellos de los años 20. Por ejemplo, algunos edificios como el Sudamericana, el Mota Reyna o el Minetti, inauguran la tipología de vivienda racionalista en altura. También, la corbusierana sede del Automóvil Club Argentino, en una esquina del sur del centro, se distingue como un mojón de modernidad en un entorno decimonónico. En los años 40, la sede social del Jockey Club eleva la esquina de un punto neurálgico de la ciudad, el cruce de las avenidas Colón y General Paz.

Una obra esperada que implicó **un avance importante en términos de consolidación urbana es la sistematización del cauce del arroyo La Cañada**, desarrollada entre 1941 y 1948, que pone fin a las frecuentes inundaciones a la que se veía sometida el centro de la ciudad. Con esta obra se trazan las avenidas Marcelo T. de Alvear-Figueroa Alcorta. Para la época, se inician las tareas de relevamiento del Área Central y, en 1944, se elabora la primera definición de *Centro Histórico* y se establecen alturas edilicias alrededor de la plaza San Martín. Cabe aclarar que, en aquel momento, se consideraba “centro” a un sector muy reducido, respecto a la actual área central. El área considerada “centro de la ciudad” se delimitaba por la Av. Vélez Sarsfield-General Paz (ya trazada en 1592); Av. Colón-Olmos (1926); Av. Chacabuco-Maipú (ésta última en la década del 60); Bv. Junín-Illia (1929-30); Av. M. T. de Alvear-Figueroa Alcorta (1947), con la sistematización del arroyo La Cañada; y Bv. Wheelwright-Mitre (hoy, Guzmán-Presidente Perón).

Una década más tarde (1954-1962), en un esfuerzo conjunto entre provincia y municipio que propicia la creación de un equipo técnico dirigido por Ernesto La Padula, se elaborará un Plan Piloto que responde a ideas emanadas de una combinación de la Carta de Atenas y el urbanismo anglosajón del *Greater London Plan* de 1944. En él, el centro de la ciudad es entendido como un ámbito con características propias, que exige de un plan particular, y como **un espacio exclusivo de instituciones y equipamientos de escala**. Además, el plan introduce temas que hacen a la complejidad de la ciudad moderna y atañen al rol de la centralidad, como la vialidad, el tránsito y el transporte, en un momento en que Córdoba comienza a delinear su perfil industrial. La Padula, también, le dará impulso a una serie de proyectos como el de la nueva Terminal de Ómnibus, un nuevo puente sobre calle Sarmiento y el ensanche de puentes existentes, el inicio del proyecto de la nueva traza de la Avenida de Circunvalación, entre otros. Algunas derivaciones del plan son los estudios técnicos que se irán a realizar durante la década del 60, como el nuevo código urbanístico y de edificación, el estudio definitivo para la sistematización del cauce de río Primero (hoy, Suquía) y el ordenamiento y valorización del Centro Histórico, al cual volveremos más adelante.

A la par de la elaboración del Plan y sus derivaciones técnicas, se incorporan el área central numerosos edificios que transforman paulatinamente su perfil urbano. En los años 50 se levanta el conjunto de Correos y Auditorio de Radio Nacional, cuya arquitectura moderna “carioca” se extiende a lo largo y ancho de media manzana y acentúa la perspectiva de la avenida General Paz. También se construye el nuevo Palacio Municipal que vendrá a consolidar un nodo institucional conjuntamente con el Palacio de Justicia (construido dos décadas antes) y la remodelación del paseo Sobremonte (en los ‘70, se incorporará la Plaza de la Intendencia, abriendo este conjunto a La Cañada). La nueva sede municipal y la del Consejo Profesional de Ingeniería y Arquitectura serán dos obras públicas que iniciarán la renovación de los bordes de **La Cañada, que pasará a ser uno de los corredores verdes más interesantes de la ciudad.**

Otros edificios de oficinas y viviendas aparecerán en diferentes puntos: el Carmela y el Amuchástegui; el edificio Progreso y el Ames, ambos con galerías en planta baja, sumándose a la tendencia, aún embrionaria, de penetrar las manzanas con pasajes comerciales. En esta línea, otro ejemplo característico es la galería Cinerama, construida en los años 60 y que inaugura la idea de *mall* de comercios con sala de cine. En esta década, el ensanche de la avenida Chacabuco-Maipú abre un nuevo frente urbano que vendrá a renovarse paulatinamente. Dos equipamientos que constituyen referencias urbano-arquitectónicas son la sede de la Empresa Provincial de Energía (EPEC) y la Terminal de Ómnibus, finales del ‘60 y comienzos del ‘70, respectivamente. El primer caso constituye una avanzada de la ciudad hacia el río que, incluso hoy, no termina de consolidar su borde urbano; el segundo, sigue siendo el principal nodo de transporte de la ciudad.

Como dijimos, **el Plan de La Padula constituye el inicio de tres décadas de un ejercicio continuo de planificación**, período en que se consolida un conocimiento disciplinar sobre la ciudad, y se forman los equipos técnicos de urbanistas, muchos de los cuales articulan su práctica profesional en el municipio con la enseñanza universitaria. Quizás por ello este período haya sido el más enriquecedor en cuanto a la estrecha colaboración entre pensamiento disciplinar y la construcción de la ciudad.

Precisamente, en la década del 60, en la oficina de urbanismo municipal, bajo las sucesivas direcciones del ingeniero Lázaro Devoto y el arquitecto Enrico Tedeschi, se continua con los estudios del Centro Histórico, se valorizan los monumentos demoliendo las construcciones precarias que los rodean, y se emprenden los estudios del volumen de edificación para el área que culminará con la sanción de una ordenanza en 1967 (Figura 3). De esta manera, **se busca que los monumentos estén acompañados por ámbitos adecuados a su “escala e importancia artística”**, para lo cual se establecen relaciones armónicas con el volumen de edificación posible. Cabe aclarar que la calificación de “monumento histórico” aún alcanzaba sólo a obras de arquitectura de la Colonia y algunos grandes edificios religiosos. En paralelo, se plantea una red de espacios públicos que de **“continuidad de recorridos y multiplicidad visual”** para contribuir a conformar ámbitos de uso cívico y de convivencia entre lo tradicional y lo actual (Bulgheroni, 1970).

Entre las obras realizadas se encuentran la remodelación de las manzanas de las Catalinas con edificaciones en altura y una red de galerías a cielo abierto que las atraviesan (en los ‘70, con idéntico criterio y menor calidad en sus resultados espaciales, se abordará la manzana de los dominicos); la apertura de plazoletas (la del fundador, la del Virrey, la de la Merced, la de San Francisco, etc.) y los retiros de las líneas de edificación, para el ensanche de veredas. Los aciertos de estas intervenciones radican en la revitalización del área admitiendo mayores densidades y, como dice Waisman (1974), en la “unidad visual y de recorridos que integra los monumentos en un todo orgánico”.

En ese marco, entre los años 1970 y 1971, se realiza el Área Peatonal, una de las obras más exitosas en el tiempo, que estimula **la recreación y el paseo como parte de un sistema complementado con pasajes y galerías** que, secuencialmente, articulan nuevas edificaciones, comercios, plazas y monumentos. Para el momento en que se concretan muchas de estas obras, ya estaba en funcionamiento la Asesoría de Planeamiento Urbano (APU), creada por la municipalidad en 1968, responsable de continuar y actualizar los estudios técnicos que irán a alimentar el Diagnóstico Tentativo de 1973, bajo la dirección de la arquitecta María E. Foglia. Entre 1968 y 1973, la APU encara numerosos estudios de base que fueron configurando un soporte técnico valioso en su momento y necesario para la fundamentación de las propuestas en ciernes. Dichos estudios abordaron temáticas viales, de tránsito, reestructuración ferroubanística, definición metropolitana, villas de emergencia, distribución del comercio, espacios verdes, zonificación industrial y asentamiento general de la población. También, se continuaron con los estudios del Centro Histórico, estos bajo la dirección del arquitecto Armado Eguiguren. Más adelante, se sumaron otros estudios de los cuales destacan, el de transporte masivo y el de costos de extensión de infraestructura.

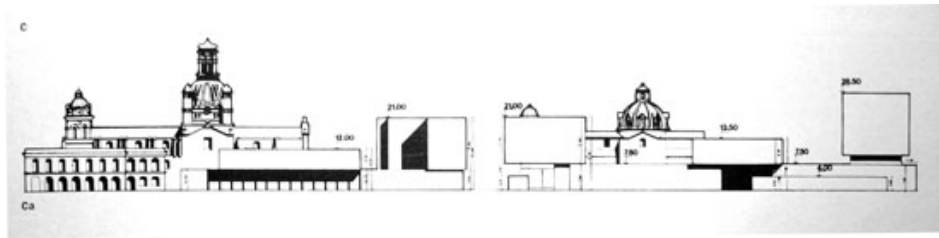


Figura 3- Estudio del volumen de edificación para el área central, en este caso, el perfil norte de la manzana del Cabildo, sobre calle Deán Funes, 1967. (en Summa N° 77, junio 1974)

Por la misma época, el Diagnóstico Tentativo de 1973 y su derivación en el Esquema de Ordenamiento Urbano (EDOU) de 1978, conceptualizan la centralidad cordobesa como **“único polo multifuncional de servicios a escala regional”**, cuya densidad de actividades y su fuerza de atracción exigen repensar la distribución de funciones centrales con arreglo al crecimiento urbano, imponiendo el modelo de corredores lineales (unos pocos años después, en una lectura espacialmente más abarcativa, el Plan de Desarrollo Metropolitano –PLANDEMET- y su instrumento urbano, el Esquema de Ordenamiento Metropolitano –EDOM-, realizados en 1980, aportarían una visión metropolitana, para precisar el área de influencia de la centralidad cordobesa).

En el EDOU subyace **una defensa de la centralidad urbana y su significado histórico-cultural y la valoración de hechos singulares como plazas, plazoletas, paseos, peatonales y áreas particularizadas por su uso y carácter ambiental**. En esa época se amplía el Área Central que se extiende hacia el norte, alcanzado el borde del Río Primero -hoy Suquía-. También, se reconoce como Centro Histórico la planta fundacional, es decir, las 70 manzanas del plano de 1577 y no sólo, las 18 manzanas que eran, al momento, consideradas como tal.

Entre 1979 y 1981, bajo el sello personal del arquitecto Miguel Ángel Roca, se realiza lo que se denominó Plan de Reestructuración del Área Central que, si bien constituye un plan de obra pública, puede entenderse como **un intento de desdibujar los límites entre planeamiento urbano y proyecto arquitectónico**. La intención es la de recuperar el patrimonio histórico incorporándolo a un sistema de lugares que se recorre peatonalmente y que, como un *texto*, compone una lectura de la centralidad cordobesa, mojonada por monumentos y elementos estructurantes que sintetizan imágenes existenciales de la ciudad y apelan a representaciones poéticas (Roca, 1988). Roca concreta gran parte de su proyecto, ampliando el área peatonal de los primeros 70, cualificándola mediante la incorporación de pérgolas verdes, tratamiento de solados y mobiliario urbano, y rediseñando plazas (como la España e Italia) y alguna que otra plazoleta (Figuras 4 y 5).

También proyecta una gran plaza cívica -no construida- entre el palacio de Justicia y el Municipal; interviene y readecua un conjunto de viviendas obreras próximas al centro que albergará el “Paseo de las Artes”, de gran convocatoria; y además, suma a los recorridos un par de galerías comerciales que corresponden a su obra privada. Asimismo, **su propuesta alcanza la costanera del río y la inserta en el sistema verde general de la ciudad**, estructurado por el propio río y el eje de La Cañada. En definitiva, se trata de **un plan ambicioso, exitoso desde el punto de vista del espacio público y de la oferta de nuevos “lugares urbanos” para la ciudad, aunque cuestionado respecto de algunos de sus productos arquitectónicos**.



Figura 4- Propuesta de peatonales para el área central, Miguel Ángel Roca, 1979-1981. (en M. A. Roca, Diez estudios argentinos, Clarín, 2007)



Figura 5- Imágenes de las peatonales de Córdoba con sus pérgolas.

Con el retorno de la democracia, Córdoba se prepara para un nuevo plan de desarrollo que, en perspectiva, puede calificarse como uno de los más positivos para la ciudad y el más importante del último cuarto de siglo. En este período, que se extiende desde 1983 a 1991, **se elabora un corpus normativo que redefine las áreas urbanas, las características del parcelamiento, los usos, las formas e intensidades de ocupación.** La Ordenanza N° 8060/85 regula los límites de la urbanización, el fraccionamiento del suelo y otros aspectos funcionales y de diseño; la Ordenanza N° 8256/86, regula la ocupación del suelo -intensidad y forma de la edificación- en el conjunto de la ciudad, salvo el Área Central, cuya ocupación y aspectos relacionados con la preservación de los ámbitos histórico, se encuentran normados en la Ordenanza N° 8057/85; la Ordenanza N° 8133/85, regula específicamente el uso industrial; y la Ordenanza N° 82060/85, la preservación del patrimonio arquitectónico (IRÓS, 1991).

Con relación al Área Central, se la considera un *área especial* que requiere estudios particularizados que, de hecho, se venían realizando desde 1981, con anterioridad a la gestión democrática, y que confluyen en la Ordenanza N° 8057 de 1985. Ésta se aplica a un **Área Central redefinida, ya que sus límites se amplían, incorporando gran parte del barrio Nueva Córdoba**, que venía sobrellevando un paulatino avance de funciones centrales sobre su entramado original.

El nuevo instrumento legal regula la ocupación del suelo y la preservación de ámbitos históricos y se plantea contemplar la diversidad del sector con arreglo a un “modelo global y una imagen a lograr” (*Área Central...*, 1987). **Se establecen nuevos perfiles de edificación; se fijan condiciones especiales de ocupación y edificación con relación al tejido histórico**, tanto en edificios puntuales como en sus entornos; se definen condiciones favorables de edificación para alentar la renovación en áreas estancadas y degradadas, así como, se disponen consideraciones especiales en predios de gran tamaño a los fines de desalentar la subdivisión especulativa; también, se realizan estudios particularizados de entornos significativos por sus características ambientales, edilicios y funcionales.

En otros términos, **se establecieron patrones de centralidad con objetivos de densificación y concentración de servicios urbanos**, a través de una normativa con fuerte sesgo morfológico, a tono con tendencias muy difundidas a finales de la década del '70 y durante los años '80, donde la manzana se constituyó en una unidad de diseño, sobre la base de la consideración del espacio público *calle* y el espacio semipúblico *centro de manzana* (Figura 6). El barrio Nueva Córdoba ha sido quizás el sector de mayor transformación en términos físicos, funcionales y ambientales, a partir de las pautas normativas comentadas. Y, si bien ha sido un proceso cuestionado respecto de las condiciones de habitabilidad resultantes y de la sustitución de un tejido con importantes valores estéticos y tipológicos originales, se ha cumplido con el objetivo de estimular la renovación, la edificabilidad y el carácter de centralidad.

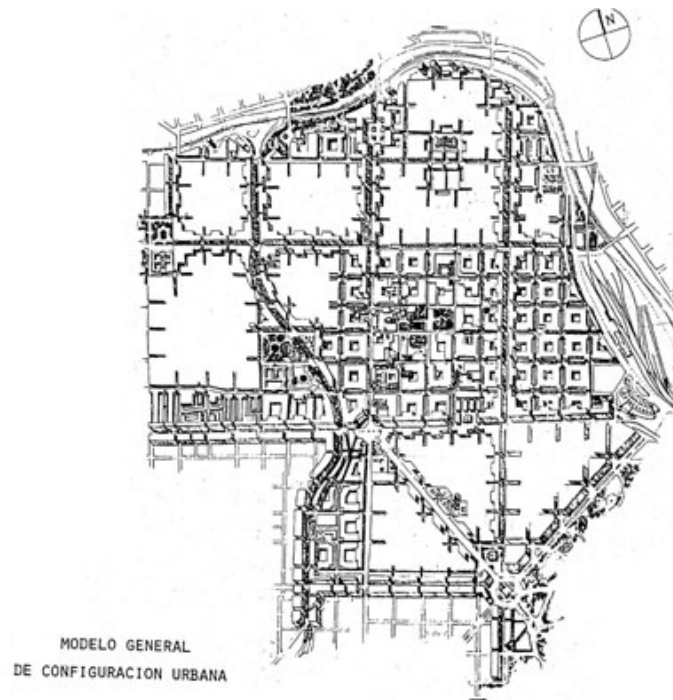


Figura 6- Plano de la configuración general del área central, según los estudios normativos de la primera mitad de los '80.

Pero este período se caracteriza, sobre todo, por **un gran despliegue de obra pública que tiene como escenario preferencial a la periferia**. En lo que refiere al centro de la ciudad, se encararon obras viales en viaductos y puentes vinculados con la accesibilidad y el descongestionamiento del sector (viaducto Duarte Quirós, puente y viaducto Maipú, puente ferroviario, etc.) y, en menor medida, obras sobre avenidas y calles; se concretaron desagües pluviales en distintos puntos; y se hicieron reformas de mejoramiento del parque Sarmiento (en el Natatorio y el Teatro Griego); refacciones, en algunos tramos de fachadas históricas e intervenciones en edificios de interés patrimonial, algunas muy cuestionadas (atrio de las Teresas, nueva recova sobre 27 de Abril, Cabildo, casona municipal y descubrimiento de la cripta jesuítica); se extendió la red de peatonales (sobre la 9 de Julio y la Deán Funes).

Por otra parte, el plan de recuperación del Río Suquía abre definitivamente la ciudad a la ribera, incorporando un parque lineal al sistema de verde urbano, e involucrando el borde norte y este del área central. Tareas de saneamiento de bordes y de cauce, trazados de las costaneras y los sistemas peatonales, y la construcción de nodos recreativos, fueron los aspectos claves de este emprendimiento. En el borde norte y este del área central se encararon cuestiones como el sistema vehicular costanero da nuevos y rápidos accesos al sector, el rediseño el paisaje de la ribera, mojonado por intervenciones como la plaza y estacionamientos en la desembocadura de La Cañada en el río, la construcción de un puente peatonal que da continuidad a la calle San Martín, uniendo las márgenes del río, entre otras obras.

En la década siguiente, **la irrupción de la planificación estratégica viene a corroborar el descrédito de la planificación tradicional** bajo un enfoque que incorpora nuevas variables que debilitan el predominio, hasta ese momento, de los aspectos físico-espaciales del territorio: se devalúa el modelo normativo, pierde importancia la integración de los aspectos territoriales y se desdibuja la dimensión espacial de la planificación del territorio. De este modo, con sesgo de gestión participativa, se desarrolla durante los años 1993 y 1999 el Plan Estratégico para la ciudad de Córdoba (PEC) que se plantea redefinir el rol del Área Central ante el cambio de paradigmas urbanos, a través de “acciones tendientes a jerarquizar la imagen física del área, evitar su degradación y estimular el uso residencial y la actividad recreativa” (PEC, 1999; uno de los aportes más singulares del PEC fue el de motorizar una redefinición de las centralidades urbanas, en un contexto de estímulo a la descentralización de inversiones comerciales y en una clara adhesión a un esquema policéntrico respecto de la estructura urbana de la ciudad.

En esa línea, materializa una descentralización de carácter administrativo con la construcción de los Centros de Participación Comunal –CPC-, en la periferia cordobesa). Así, se crea el *Programa Centro*, integrado por diversos actores provenientes de la sociedad civil, municipio y organismos públicos y privados de la ciudad, cuyo principal objetivo es **“renovar la identidad” y apuntalar el nuevo rol del Área Central en un contexto de redefinición de la estructura urbana de la ciudad**. Asimismo, surgen diversos proyectos entre los cuales destaca el *Telepuerto*, un área pericentral de 40 hectáreas, sobre las

márgenes del Río Suquía, destinada a usos mixtos con especialización en telecomunicaciones, que contribuiría a renovar las zonas aledañas degradadas, integrar los nodos de transporte colectivo y ferroviario y cualificar los bordes del Área Central. Sintéticamente, el objetivo del Telepuerto fue posicionar a la ciudad en el uso intensivo de medios telemático. Se proyectarían centro de negocios con especialización en tecnologías avanzadas de telecomunicaciones, además de edificios inteligentes con oficinas clase A, hotelería para niveles ejecutivos, centro de convenciones, predios residenciales de alta calidad, servicios de esparcimiento, entre otros (PEC, 1999).

En paralelo, entre los años 1991 y 1999, se despliega un plan de desarrollo de obra pública que da continuidad a las intervenciones de la gestión de los '80, con una serie de intervenciones sobre el Área Central tales como la **extensión de la red peatonal, revalorización de edificios históricos, plazas y plazoletas, puentes históricos, fachadas y tejidos degradados, con planteos de refuncionalización de áreas obsoletas**. Asimismo se continúa con las obras del Río Suquía y la sistematización de La Cañada; se construyen el nudo vial, puentes y viaducto del área Mitre, además de desagües pluviales y una modernización del alumbrado público en el centro de la ciudad (*Córdoba, ciudad en desarrollo*, 1999).

Recién iniciado el siglo XXI, durante los años 2001 y 2003, se crean en el ámbito municipal dos comisiones que tienen a su cargo una serie de realizaciones sobre el distrito central: la Comisión Mixta de Revitalización del Centro Histórico y la Dirección de Paisaje Urbano. De alguna manera se rompe con la gestión participativa de la administración anterior y se desarrollan proyectos orientados a la cualificación del espacio público y el ornamento urbano del Área Central, donde se remodela la plaza San Martín y el Paseo Sobremonte, además de otras plazas y plazoletas. También, se peatonaliza la calle Caseros, en el tramo de la manzana Jesuítica -como parte de la obras que contribuyeron a la Declaración de Patrimonio Cultural de la Humanidad-; se reparan otras peatonales y el conjunto de veredas del sector. Asimismo, se reemplazan luminarias en avenidas y parques y se incorpora nuevo mobiliario urbano (*Escribiendo una nueva historia*, 2001).

En conjunto, se trata de **planteos más bien centrados en el rescate del patrimonio urbano-arquitectónico y en mejoras del espacio público, en un contexto de crisis socioeconómica generalizada** que irá acentuado el deterioro de la centralidad tradicional y la **incapacidad operativa del propio municipio de actuar sobre los problemas urbanos**. En el período en cuestión se proyecta, además, una reestructuración del sistema de transporte con modificaciones en su esquema, al incorporar estaciones de trasbordo que reciben el volumen de pasajeros suministrado por ramificaciones del sistema periférico, para encausarlos sobre corredores troncales radiales. Pese a todos los anuncios, el proyecto no llega a ponerse en funcionamiento, sumando evidencias acerca de la creciente inoperatividad para dar respuesta a los problemas de la ciudad. En verdad, este no es un rasgo que haya caracterizado exclusivamente este período; por el contrario, viene persistiendo en las sucesivas gestiones municipales de la última década.

En paralelo, desde el Instituto de Planeamiento Urbano de Córdoba (IPUCOR), en un intento por combinar la planificación estratégica y la llamada "planificación tradicional", se reactualiza la preocupación por encontrar los mecanismos para articular revitalización funcional y preservación de la identidad, planteando interrogantes acerca de cómo lograrlo en el ámbito del Área Central, frente a las tendencias descentralizadoras de las últimas décadas (Figura 7). En el Documento *Estrategia preliminar de rehabilitación del Área Central* dos **son los ejes prioritarios de actuación: la renovación de las áreas y las funciones obsoletas, y la puesta en valor del patrimonio arquitectónico y urbanístico** (*Diagnóstico y líneas estratégicas*, 2001).

Sin el empuje de su edición de la década del 90 y carente de aquel entorno proactivo, parte de los postulados del PEC se retoma en una especie de segunda versión denominada PECba, entre los años 2003 y 2006. Las ideas acerca de la preservación del patrimonio histórico y el fortalecimiento del rol turístico del Área Central retornan a la escena cordobesa y, a tal fin, se crea la Sociedad Centro -institución público-privada-, y se formula el Plan Integral de Desarrollo Zonal de Recuperación y puesta en valor del sector para **contrarrestar los signos evidentes de debilitamiento de las funciones centrales**. El diagnóstico se repite una vez más: el PECba insiste sobre el decrecimiento de las funciones centrales y comerciales del Área Central, poniendo énfasis en causas relacionadas con la "congestión vehicular", baja calidad ambiental y la alta competencia de los centros comerciales fuera del área que ofertan diversidad de los servicios. Con relación al patrimonio histórico, se plantea actualizar la normativa correspondiente a los fines de ampliar el número de inmuebles de esa categoría y crear incentivos para la rehabilitación privada de viviendas, edificios y conjuntos urbanísticos.

Por otra parte, a los fines impulsar nuevos mecanismos de gestión urbana, la Comisión Mixta del Plan Estratégico Córdoba pone en marcha el Programa de Actuación y Renovación Urbanística Portal del

Abasto cuyo objetivo es **reposicionar un área clave de la ciudad y aplicar en ella, como proyecto testigo, nuevas formas de transformación del suelo urbano**. El área comprende un amplio arco sobre las márgenes del Río Suquía que se corresponde con los bordes norte y este del Área Central. Los avances llegaron sólo al desarrollo de un plan de masas, la redefinición normativa del área y la sustanciación del concurso público para el nuevo edificio del Concejo Deliberante de la ciudad.



Figura 7- Plano de la Estrategia preliminar de rehabilitación del Área Central (IPUCOR, 2001)

3. Notas sobre la actualidad de la centralidad tradicional

En su evolución histórica, el Área Central de Córdoba no ha escapado a los cambios producidos por las sucesivas estrategias urbanísticas espontáneas o planificadas desencadenadas sobre el conjunto de la ciudad.

Por el contrario, ha demostrado diferentes modalidades de adaptación y **ha arribado a una situación actual manteniendo una aceptable vitalidad funcional**. Por ello persiste en su rol de principal área de actividades de la ciudad, en cuanto a la mixtura de usos, atracción de viajes urbanos y metropolitanos y concentración de infraestructuras, y como referencia identitaria sobre la base de un importante capital social acumulado.

Como hemos visto, en el transcurso de sus adaptaciones a los diferentes contextos de transformación de la ciudad, el área modificó, incorporó y expandió distintas actividades, se modernizó mediante obras de envergadura, renovó su tejido histórico –y con ello, perdió parte de su imagen tradicional y de la arquitectura de valor patrimonial-, se densificó y a su vez, liberó el corazón de sus manzanas; construyó puentes, ensanchó y descomprimió avenidas, hizo desaparecer bulevares y *rond-point*, para facilitar accesibilidades y desplazamientos, aunque el volumen de tránsito aumentara y comprometiera la capacidad vial de su traza.

También, peatonalizó calles, recuperó edificios, mejoró la imagen de algunos de sus sectores internos, pero **abordó sin mucho resultado al momento la reconversión de áreas obsoletas como las del borde del río**. Es decir, cada idea y acción con mayor o menor planificación, intentó superar los estándares de crecimiento suscitados para mantener la vitalidad del área como polo urbano, metropolitano y regional. En dichas acciones, **la renovación de tipologías preexistentes y la búsqueda de mayor rentabilidad fueron mayoritariamente espontáneas y privadas**; aquellas ligadas a los conflictos de funcionamiento -congestión, conectividad, peatonalización, etc.- involucraron el estado municipal -y a veces provincial y nacional-, acompañadas de adecuaciones normativas respecto de usos y ocupación del suelo, protección del Casco Histórico y promoción de subáreas.

En una breve lectura de la situación actual del Área Central se evidencia lo siguiente (para una parte de lo expresado en este ítem se toma como base el Documento Lineamientos del Plan Director de la ciudad de Córdoba, elaborado por el Equipo Técnico de la FAUD, UNC responsable de la formulación de las Bases del Plan, durante los años 2007 y 2008; dicho equipo estuvo coordinado por los arquitectos A. Cohen, J. Giunta y C. Gómez):

- La **declinación del crecimiento de su población y su envejecimiento y pauperización**. Según el Censo de Población y Vivienda del año 2001, en el centro aún habita el 10% de la población total de la ciudad. La mayor emigración se produce en el período intercensal 1980-1991 (pérdida de 18 % de población); no obstante, conserva una importante porción de habitantes respecto a los totales. A la par, se puede deducir un marcado crecimiento de las áreas periurbanas.

- Asociado a lo anterior, una migración de la población con mayor poder adquisitivo. Esto se relaciona con una **merma en las condiciones de habitabilidad** debido a un conjunto variado de factores: el desorden en el uso del espacio público y su falta de tratamiento, la contaminación auditiva y visual; la congestión vehicular y la inadecuación del tipo de tránsito a la capacidad vial de calles y avenidas. Asimismo, la tugurización de sectores internos, que alberga población residente inmigrante o de bajo poder adquisitivo.

- La fuga de actividades económicas hacia el área intermedia y la periferia con el consiguiente **debilitamiento comercial del sector**. En parte se debe a la migración poblacional pero también a los conflictos derivados de la ineficiente accesibilidad, desplazamiento y estacionamiento, además del agravado estado del transporte público masivo.

- Un **deterioro en las franjas pericentrales, colindantes al río, y en los predios ferroviarios desafectados de sus funciones originales**, que dan una imagen de abandono, producen conflictos de usos y actúan en sus entornos barriales como barrera para la integración urbana.

- En positivo, **un potencial económico, turístico e histórico que persiste pese a lo antes mencionado** y que requiere ser reconducido a los fines de una revitalización social y económica del sector.

- Una atención creciente sobre patrimonio privado y público, con obras de restauración importantes y el tratamiento de tramos históricos relevantes.

- Y la **disponibilidad de predios vacantes propicios para proyectos urbanos** que reposicionen el área y amplíen la oferta de equipamientos y servicios para el conjunto de la ciudad. En ese sentido, ha habido avances en términos de proyectos en los predios del Ferrocarril Mitre y el área de la Terminal de Ómnibus, que mencionaremos más adelante.

Otros de los fenómenos que viene reconfigurando las áreas urbanas de Córdoba es el **creciente desarrollo de centralidades emergentes**, es decir, nodos de concentración de funciones centrales surgidos a partir de un tipo de suburbanización definida por el incremento de la conectividad y la migración de sectores medios y altos a las periferias urbanas. Aunque el objeto de esta nota es el área central de la ciudad de Córdoba, estos procesos -que merecen un tratamiento específico que escapa a este artículo- impactan inevitablemente en la centralidad tradicional y crean un nuevo contexto de actuación para la misma. No son procesos nuevos, pero vienen intensificándose en los últimos años, en combinado con las variaciones en el tiempo de los usos sociales del espacio y del habitar y las fluctuaciones en el comportamiento del mercado inmobiliario y las nuevas modalidades de comercialización, formas de consumo y demanda de servicios.

El reposicionamiento del Área Central en el contexto del conjunto urbano viene siendo objeto de preocupación más allá, incluso, de acciones que parecieran ir sentido contrario. Desde 2004 **el estado municipal viene intentando implementar nuevos mecanismos de gestión de la ciudad** con el objetivo de redireccionar y valorizar el uso del suelo urbano, en combinación con una apuesta a una arquitectura emblemática y al mejoramiento del espacio público en ciertos tramos del área central. Algunos ejemplos son:

- El **Programa de actuación y renovación urbanística “Portal del Abasto”** (2004-2005) que en su momento constituyó una nueva oportunidad para el centro de la ciudad, intentando redireccionar la expansión de funciones centrales hacia el borde del sistema del río Suquía, a partir de recuperar y renovar actividades tradicionales, incluir nuevas tipologías edilicias residenciales y empresariales, y de proveer equipamientos urbanos-metropolitanos de envergadura (otras de las acciones propuestas más relevantes

para la dinámica de cambio del sector fueron la extensión de la Línea A de trolebuses, recuperación paisajística del cauce del río, reutilización de infraestructuras edilicias desafectadas de sus usos originales -molinos, silos, galpones- y resolución del polo conformado por la Terminal de Ómnibus-Estación Mitre, de carácter regional, metropolitano y urbano; el equipo técnico que formula la propuesta del programa estuvo integrado por A. Cohen, I. Saal, C. Nánzer, L. Bressan, P. González, F. Gorgerino, C. Becerra y V. Niedfeld. PECBA, Laboratorio de Proyectos, Municipalidad de Córdoba). El proyecto-áncla de la operación fue la nueva sede del Concejo Deliberante de la ciudad. A más de un lustro del inicio de este programa **la esperada reconversión del área no ha dado los resultados esperados**: la obra del Concejo se encuentra paralizada, con un escaso porcentaje de avance, y el estado municipal se ha visto imposibilitado para conducir la operación debido a su precariedad económica y limitaciones técnicas, la ausencia de un ente específico para la gestión del programa y la promulgación de una nueva normativa para el sector que no acompaña los objetivos iniciales.

- La **Recuperación y puesta en valor del Área Central** (2006-2007) que propuso acciones integradas para revalorizar el espacio público y sectores, tramos y estructuras edilicias que integran el patrimonio urbano-arquitectónico de la centralidad tradicional, así como solucionar la accesibilidad, el desplazamiento y el estacionamiento a través de un plan de ordenamiento vial que regule el movimiento vehicular privado y del transporte público (la propuesta original la desarrolla el equipo técnico del TIPU -FAUD, UNC-, integrado por A. Cohen, I. Saal, C. Nánzer, C. Cornaglia, T. Ossola, P. Arce, M. Barboza, F. Canseco, G. Alonso, G. Díaz Reyna, L. Bressán, M. Fernández, C. Becerra, L. Mansilla, P. Bruno, V. Niedfeld y G. Soto. Sociedad del Centro, PECBA y Municipalidad de Córdoba). En la práctica **el municipio redujo parte de estas propuestas a operaciones de ornamento urbano**, como el ensanche de veredas del bulevar Irigoyen y del tramo de la “media legua cultural”, el tratamiento de solados en el nodo ex- plaza Vélez Sarsfield (en obra, actualmente), la continuidad de la peatonal Caseros, la puesta en valor de la Plaza San Martín y las plazoletas San Jerónimo y San Francisco, entre otros.

-La **“Media Legua Cultural”**, un especie de circuito cultural recreativo que vincula una serie de piezas arquitectónicas de envergadura: el Paseo del Buen Pastor, en la ex-cárcel de mujeres; el Palacio Ferreyra, refuncionalizado para convertirse en museo de Bellas Artes; el Museo Caraffa y su última ampliación que lo convierte en el museo de arte más importante del interior del país; el Museo de Ciencias Naturales, y el futuro Centro de Interpretación de la Provincia de Córdoba. Se trata de obras encaradas por el gobierno provincial, que en su mayoría **han generado diversas polémicas en el ámbito local**, centradas en aspectos tales como los criterios de intervención sobre el patrimonio edilicio y los espacios de la memoria, la relación de estas piezas con su entorno inmediato, así como la ausencia en todos estos casos -el Centro de Interpretación ha sido la excepción- del mecanismo del concurso, como el instrumento más idóneo que amplía la participación y garantiza la pluralidad de ideas para la arquitectura pública.

- El **área del Nodo Mitre**, que conllevaría la transformación radical del sector, a partir de la localización del nuevo Centro Cívico Provincial y la ampliación de la Terminal de Ómnibus, programas que se complementaría con un centro de convenciones, un parque público y la puesta en valor de la estación ferroviaria (Figura 8). **Se espera que estos megaemprendimientos redunden en la cualificación de un entorno fuertemente deteriorado**, además de brindar solución específica al sector como el más importante nodo de transporte de la ciudad. A la par, **estas intervenciones renuevan la discusión: en particular, la nueva sede provincial, cuya prioridad es objeto de la duda**, así como, su condición de obra de encargo, sin concurso público de proyecto, que reconfirma una vez más una manera poco democrática de concebir la construcción de la ciudad.

-Asociado a lo antes mencionado, se encuentra el proyecto del **Parque Temático en el predio de la ex-Casa de las Tejas** (Figura 9). Esta construcción, que fue durante varias décadas la sede de la Casa de Gobierno de la Provincia, ha sido recientemente objeto de tabla rasa para albergar un nuevo parque con su planetario, sin que al momento se hubiere concluido la nueva sede provincial en el Nodo Mitre. Más allá de la discusión acerca del valor patrimonial de esta obra del período peronista, **lo más cuestionable es quizás una modalidad de actuar sobre la ciudad** que se viene instalando y que, en este caso, se ejemplifica con la duda sobre la prioridad del proyecto, las decisiones unidireccionales sobre los bienes públicos sin generar las instancias de participación necesarias, la inexistencia de un plan de conjunto que otorgue coherencia a la suma de obras de envergadura que provincia y municipalidad vienen encarando, el manejo acelerado de los tiempos que evidencia el carácter oportunista de la iniciativa en un año electoral, la **irresponsabilidad por los costos indirectos** (por ejemplo, el alquiler millonario de sedes transitorias), **el riesgo que conlleva la no maduración de los proyectos de escala** que irán a cambiar definitivamente el perfil de amplios sectores urbanos, y nuevamente la ausencia del concurso público.



Figura 8- Imagen a vuelo de pájaro del Nodo Mitre, en donde se visualiza la propuesta para el nuevo Centro Cívico Provincial.



Figura 9- Propuesta del parque Temático Las Tejas.

La crisis de la centralidad tradicional aparece de manera recurrente en las diferentes narraciones sobre Córdoba. **Aunque no se esté frente a un panorama irreversible, tampoco se vislumbran medidas efectivas para contrarrestar un evidente debilitamiento.** Es necesario potenciar ciertos atributos y crear otros nuevos: mejorar la conectividad del centro con el resto de la ciudad, la calidad de las calles y avenidas y del soporte infraestructural y redes de servicio, repensar la fuerza de la arquitectura en hitos urbanos y tejidos renovados, la armonización de lo viejo y lo nuevo, la recuperación de la población residente, etc. Es decir, **añadir calidad al enorme capital acumulado en términos materiales y simbólicos.**

Pero aquello no es suficiente. La polémica de las “pérgolas de la peatonal” expresa una involución en la forma de concebir la ciudad y su transformación, tanto respeto de otras ciudades, como en comparación con otros momentos de la propia historia urbana de Córdoba. La indiferencia de buena parte de la población, el retiro de la discusión pública de las instituciones locales, la debilitada performance de los equipos técnicos en los estamentos del estado **y el despiste político, y muchas veces la incultura, de aquellos que deciden sobre el destino de la ciudad** colaboran para agravar el cuadro de situación. Como contrapartida, algunas manifestaciones ciudadanas en la calle y en los medios, vienen intentando romper aún tímidamente aquellas inercias. El centro de Córdoba, lejos de convertirse en un ámbito ajeno y extraño, como sí ha sucedido en otras ciudades latinoamericanas, persiste como “el lugar de todos” en

la consideración de gran parte de su población. Y este el principal indicador de que aún se está a tiempo de una transformación positiva.

Entonces, mantener e incrementar la calidad de capital material y simbólico acumulado, exige nuevos contextos de producción, en los cuales se promuevan instancias que expresen los intereses colectivos, se recuperen la iniciativa ciudadana y la capacidad técnica del estado y se apunten los mecanismos que contribuyan a **recomponer el liderazgo de los gobiernos responsables de la construcción de la ciudad**.

FDT

El autor es Arquitecto, Docente Investigador de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UNC y Doctorando de la UPC.

Sobre Córdoba, ver también entre otras notas en **café de las ciudades**:

Significaciones sociales vinculadas a la vivienda | El nuevo lujo, de la clase media a la clase alta; el caso de Córdoba | Manuel Alazraki, Carmen Añamuro y María Emilia Genaro
Número 62 | Economía y Cultura de las ciudades
Número 73 | Lugares

Córdoba siempre estuvo cerca... | La ciudad de la Reforma Universitaria y el Cordobazo | Marcelo Corti
Número 73 | Planes y Normativa de las ciudades

Planificación y crecimiento urbano en la ciudad de Córdoba | Acuerdos, disonancias y contradicciones | Celina Caporossi
Número 73 | Historia de las ciudades

Ahí..., abajo, entre los pastos (la Ciudad Docta) | Córdoba en 1825, "forzada a replegarse sobre sí misma" | Domingo Faustino Sarmiento
Número 93 | Planes de las ciudades (II)

Córdoba: lineamientos de un plan | Un nuevo contrato social entre el estado, el mercado y la sociedad civil | Alejandro Cohen
Número 100 | Planes y Política de las ciudades

La insoportable levedad del hacer | La demolición de la Casa de las Tejas en Córdoba | Celina Caporossi
Número 103 | Proyectos de las ciudades

Proyecto 4 Plazas: renovación del eje central del barrio San Vicente en Córdoba | El barrio como unidad de gestión y planificación integral | Por Celina Caporossi

Bibliografía y documentos consultados

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

____ *Área Central de la ciudad de Córdoba. Ordenanza de ocupación del suelo y preservación de ámbitos históricos*, Municipalidad de Córdoba, 1987.

____ *Córdoba, ciudad en desarrollo. Planes, proyectos y obras de la Secretaría de Desarrollo Urbano*, Municipalidad de Córdoba, 1999.

____ *PEC, Plan Estratégico de la ciudad de Córdoba, una nueva forma de gestionar la ciudad*, Subsecretaría de Planificación Estratégica y Desarrollo Económico, Municipalidad de Córdoba, 1999.

____ *Diagnóstico y líneas estratégicas orientativas para el Plan Urbano Ambiental*, Instituto de Planeamiento Urbano de la Municipalidad de Córdoba (IPUCOR), 2001.

____ *Escribiendo una nueva historia. Prometido y cumplido*, Municipalidad de Córdoba, marzo 2001.

____ *PECba, Plan Estratégico de la ciudad de Córdoba. Por una ciudad como su gente*, Municipalidad de Córdoba, 2005.

BULGHERONI, Raúl. "Córdoba, frente al observador", en *Summa* N° 30, octubre de 1970.

CAPOROSI, Celina. "La insoportable levedad del hacer. Demolición de la Casa de las Tejas en Córdoba", en *café de las ciudades*, año 10, N° 100, febrero de 2011.

CARRASCO, Benito J. *Memoria y Expediente urbano del Plan Regulador y de Extensión de Córdoba*, 1927.

CARRIÓN, Fernando. "La centralidad histórica: entre el nacionalismo del pasado (monumento) y el sentido social de hoy (centro vivo)", en *Centro-h*, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos, N° 3, abril 2009.

DÍAZ TERRENO, Fernando. "Los territorios periurbanos de Córdoba. Entre lo genérico y lo específico", en *Revista Iberoamericana de Urbanismo RIUrb*, N° 5, mayo de 2011, (www.riurb.com).

FOGLIA, M. Elena. "El rol urbano del casco Céntrico", en *Summa* N° 77, Buenos Aires, junio 1974.

FOGLIA, M. Elena. "Los procesos de modernización en la estructura urbana de Córdoba y su significado actual", en Foglia, M. E., Goytia, N. *Los procesos de modernización en Córdoba*, FAUD, UNC, 1990.

IRÓS, Guillermo. *Desarrollo urbano: reflexiones y acciones*, Municipalidad de Córdoba, 1991.

LA PADULA, Ernesto. "Significación del día mundial del urbanismo", en "*Planeamiento, cinco enfoques*", FAU, UNC, 1963.

RAMA, Ángel. "La ciudad letrada", en Morse, R.; Hardoy, J. R. (compiladores), *Cultura urbana latinoamericana*, CLACSO, Buenos Aires, 1985.

ROCA, Miguel A. *Obras y textos*, CP67, Buenos Aires, 1988.

WAISMAN, Marina. "El centro histórico", en *Summa* N° 77, Buenos Aires, junio 1974.