

LOS TERRITORIOS PERIURBANOS DE CÓRDOBA

Entre lo genérico y lo específico

Fernando Díaz Terreno.

Docente-Investigador de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (FAUD), Universidad Nacional de Córdoba (UNC). Doctorando en Urbanismo, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio (DUOT) de la Universidad Politécnica de Catalunya (UPC)

Director: Joaquín Sabaté

Codirectora: María Elena Foglia

Mail: diazterreno@arnet.com.ar

RESUMEN

La conformación actual de la periferia de Córdoba es la consecuencia de múltiples lógicas de actuación sobre los territorios de borde urbano a lo largo de la historia de la ciudad, cuya comprensión exige el conocimiento de las teorías, voluntades y los procesos específicos involucrados, considerando el riesgo que conllevan los abordajes genéricos y las interpretaciones escasamente ancladas en la realidad espacial local. El artículo, entonces, desarrolla el proceso de construcción de aquellos territorios periurbanos de Córdoba, visto tanto desde los planes urbanos como las prácticas concretas sobre el espacio.

Palabras clave: ciudad, periferia urbana, procesos de desarrollo

ABSTRACT

The current shape on the outskirts of Córdoba is the result of multiple logics of action on the urban edge, over the history of the city. Their understanding requires knowledge of theories, social demands, and the specific processes involved, considering the risk associated with generic approaches, and interpretations scarcely rooted in local spatial reality. Therefore, the article examines the process of building in the suburban areas of Córdoba, considering both urban planning and the concrete practices on the space.

Key words: city, urban edge, development process

1. LOS TERRITORIOS PERIURBANOS: LO GENÉRICO Y LO ESPECÍFICO

Las transformaciones macroeconómicas y sus consecuencias productivas, técnicas y culturales, impactan de manera decisiva en la organización del territorio y en las lógicas sobre las cuales aquella se sustenta. Estos fenómenos son disparadores de una serie de temas recurrentes a la hora de analizar las problemáticas de la ciudad actual y los nuevos paisajes en surgimiento, entre ellos, las periferias urbanas que han pasado a ser relevantes en la reflexión urbanística como territorios en transformación y, en donde se supone, se concentran actualmente buena parte de la vitalidad de las ciudades. Si bien en nuestro medio la reconfiguración de los bordes urbanos no forma parte de procesos inéditos, ha sido escasa la reflexión particular sobre los aquellos desde la planificación urbana. Hoy, como contrapartida a lo genérico de esa visión, se opone una sobreoferta discursiva sobre el tema en la cual, sin embargo, persiste la ausencia de especificidades.

Pareciera entonces, que la periferia “es”, y no requiere indagación alguna. En sus análisis suelen aplicarse, sin mediaciones, conceptos y procesos ligados a otras realidades. No se trata de negar, de manera voluntarista, los impactos que sufre nuestro territorio en consonancia con transformaciones que se dan casi en simultáneo en el mundo. Pero tampoco, dar por sentado que lo que es indicativo de ciertos fenómenos en otras latitudes, es necesariamente válido en nuestro contexto. Términos como *archipiélago urbano*, *ciudad difusa*, *metápolis* o *hiperciedad*, comunes en la bibliografía sobre ciudades latinas europeas, configuran un abanico conceptual al cual recurrimos a veces de manera indiscriminada, dando por hecho que son altamente explicativos de los fenómenos territoriales a la vista. Y no se trata de que no lo sean, al menos como referencias, sino que no necesariamente contienen la carga explicativa que sí evidencian para el contexto en que fueron acuñados. En ese sentido, pareciera existir una especie de discurso único instalado que migra de manera acrítica de un contexto a otro.

Cabe preguntarse si en nuestro medio la dificultad histórica de concretar lo que se ha pensado y el contraste entre una planificación urbana de medio siglo y el desarrollo, sin embargo, aleatorio de nuestras ciudades, han sido responsables de un estado del tema dominado por la renuncia a reflexionar acerca de lo específico y la distancia entre los planteos académicos y la ciudad real. En las últimas dos décadas se percibe una devaluación de la tradición en planificación urbana que soslaya la experiencia adquirida a lo largo de medio siglo, pero también, una desvalorización de la dimensión espacial de los fenómenos territoriales. Quizá, parte de las consecuencias de aquello venga incidiendo en la dificultad de operar sobre la ciudad y de abordar la complejidad de dichos fenómenos, así como, en la pérdida de la capacidad de lectura integral de lo que está sucediendo en nuestras ciudades.

La escala del territorio, el origen de los fenómenos urbanos, la relación entre ciudad y medio, la naturaleza de las expansiones y la suburbanización, la intensidades de ocupación del suelo y densidades de infraestructura, entre otros, son algunos de los aspectos en donde es posible encontrar importantes diferencias entre los procesos de desarrollo de la ciudad latinoamericana y argentina, y los de la ciudad anglosajona y mediterránea, que hace superficial establecer paralelismos automáticos, que sin embargo, se reiteran en nuestros ámbitos de trabajo.¹ Si los centros urbanos de una y otra latitud no han seguido un mismo derrotero, tampoco sus procesos de suburbanización debieran ser necesariamente iguales en características e intensidades. No obstante, la permanente reflexión urbanística europea sobre los procesos en danza y el futuro que éstos deparan para las ciudades, es avasallante en comparación con las dificultades de leer e interpretar los procesos locales que nos afectan. De hecho, aquí pareciera que los estudios urbanos de base hubieran desaparecido del requerimiento de comprensión de la ciudad actual, incluso en los ámbitos técnicos donde eran tarea habitual.²

El riesgo es, en síntesis, interpretar los fenómenos sobre la base de miradas carentes de ajustes propios y adoptar, en cambio, aquellas fórmulas provenientes de realidades distintas e, incluso, antagónicas. Adquiere relevancia entonces, la necesidad de establecer diferencias entre los aspectos estructurales de un proceso y los rasgos espaciales que aquel configura, para lo cual es necesario ahondar en las particularidades que están en la base de dichos procesos. En tal sentido, amerita plantearse una serie de interrogantes iniciales, como una primera ejercitación para pensar la ciudad. Y es una invitación a hacerlo desde los fundamentos materiales de la misma, rastreables en perspectiva histórica, en sus diferentes fases de conformación.

La periferia como postal invertida de la ciudad

Se puede pensar que en el término *periferia* reside cierta concepción genérica que dificulta dar una única definición, por lo que también habilita a diversas interpretaciones. Desde la teoría urbana son numerosas las denominaciones que recibe: *periferia*, *franja* o *ámbito periurbano*, *rururbano*, *interface ciudad-campo*, *ecotono urbano-rural*, *área de reserva*, *zona difusa*. El criterio localizacional es la constante que establece parámetros de definición: por ejemplo, periferia es el suelo urbano que bordea la ciudad; también es el espacio de transición entre la ciudad y el campo; o el territorio

residual que recepta aquello que la ciudad expulsa y que, según la distancia que asume respecto de la centralidad, es de mayor o menor cualidad urbana. Así, lo periférico aparece despojado de atributos propios y encerrado en una comprensión dicotómica que, al considerarla *lo opuesto de*, no permite dar cuenta de su especificidad.

La conceptualización de la periferia por lo general se formula por oposición al *centro*. Para Dematteis (1996) la concepción de los territorios de borde reproduce la estructura jerárquica y clasista de las relaciones sociales, típica de la fase fordista del desarrollo. En este modelo, lo social y lo geográfico establecen relaciones asimétricas tanto en sus características funcionales y espaciales como en la construcción de significados. Y es que toda ciudad también se construye desde imaginarios, a su vez elaborados por complejas operaciones ideológicas y, en esa línea, “no hay ciudad sin representación de ella, y las representaciones no sólo decodifican el texto urbano en conocimiento social, sino que inciden en el propio sentido de la transformación material de la ciudad” (Gorelik, 2004:13). Por otra parte, las acepciones de periferia se encuentran teñidas de atributos negativos. La escasa cualidad formal, la anomia, la dificultad de conformar *lugares* y la supuesta carencia de identidad urbana, suelen caracterizar estas áreas cuya expansión -reciente en comparación con la larga duración de su ciclo de vida- complotan con la posibilidad de un procesamiento más complejo desde los imaginarios. Lo cultural, lo social y lo estético le juegan en contra respecto de la centralidad, en la medida en que ésta es vista como el espacio que reúne atributos tanto de tradición como de modernidad, de mixtura y singularidad, de producción, a la vez, escenario de los hechos urbanos: es decir, la postal que sintetiza la imagen de la ciudad, confeccionada sobre la base de lo visible.

Decanta, entonces, el fuerte arraigo de ciertos imaginarios que no han variado sustancialmente pese a que la naturaleza de la ciudad se ve inmersa en profundas transformaciones. Persiste el deseo de *armonía*, ya provenga de cánones clásicos o pintorescos, basado en la cohesión arquitectónica de un centro con consistencia histórica y edilicia (Corboz, 1994). En estos términos, la periferia es la constatación de la ruptura de aquel ideario: la *pérdida de unidad* de la ciudad tradicional manifestada en sus suburbios. Pero los escenarios cambian y con ellos, a menor ritmo, los imaginarios. Un ejemplo de ello representan los fenómenos de metropolización que reconvierten en positivo lo periurbano como contenedores de nuevas formas de relaciones sociales y productivas que escapan al esquema centro-periferia.

Podríamos denominar este fenómeno como la *revancha del suburbio* que, como señala Sassen (1994), viene registrando diversas transformaciones que desdibujan la clásica relación entre territorio y usos del suelo, a partir de formas socioespaciales inéditas, en las cuales la periferia pasa a ser captadora de servicios, espacio comercial y recreativo, así como, de nuevas modalidades habitacionales. Su contracara es la profundización de la pobreza y de la decadencia física, espacialmente concentrados en las periferias, realidades que reconfiguran los bordes urbanos tomando distancia del paisaje producido por la clásica suburbanización.³ Respeto del espacio residencial en las periferias, los barrios cerrados y las urbanizaciones tipo *country* configuran el nuevo hábitat de los sectores medios y altos, generando una forma de suburbanización, al estilo norteamericano, que difiere de los patrones urbanos de crecimiento e integración espacial hasta no hace mucho tiempo evidentes en los contextos urbanos locales. Más alarmante es el incremento de la polarización social, la exclusión y su consecuente fragmentación socioterritorial, en donde barrios enteros de nuestras ciudades no han obtenido casi beneficios de estos procesos globales.⁴

Ahora bien, estos fenómenos asumen formas diversas según el nivel de participación de la ciudad en el contexto económico mayor, la forma que adquieren los diversos actores intervinientes tanto públicos como privados y los marcos regulatorios y de concertación.

La ciudad de Córdoba no está exenta de algunas de las transformaciones mencionadas y a su vez, pareciera distante de otras. Sí se evidencia un cambio en las lógicas de conformación de las periferias, así como en la renovación de las áreas centrales, que va demostrando un principio de ciudad policentral -a mi criterio, muy embrionaria, aún- con algunos puntos de periferia moderna e indicios de centralidad degradada. Algo de esto destaca Carrión, acerca de la diferenciación entre centro y periferia, cuando afirma que lo nuevo, moderno y heterogéneo es ya atributo de los territorios de borde, y lo antiguo y homogéneo lo es de los espacios de la centralidad tradicional (1999:7).

Sin embargo, conviene aclarar que estos procesos, frecuentes e intensos desde hace décadas en muchas ciudades latinoamericanas, son aun relativos en Córdoba y otras ciudades de su escala en el contexto argentino. En ese sentido gran parte de la periferia cordobesa actual, producida en los 50 y 60, no ha dejado de ser anodina y monofuncional, dominando aquella configuración suburbana de continuidad barrial, bastante dependiente de las funciones centrales. Asimismo, el área central se ha renovado a ritmo acelerado e incorporado nuevas infraestructuras al compás de la modernización general de la ciudad, ciertamente, en un proceso paralelo a la destrucción de buena parte de su tejido histórico. Pero el rediseño del paisaje periurbano a partir de los nuevos programas es parcial, concentrado en ciertas áreas y corredores, y el papel cumplido por los nodos de actividades

surgidos de las políticas de descentralización municipal ha sido limitado. Sí es notorio el impacto de las infraestructuras viales que vienen transformando el mapa de la conectividad en el conjunto de la ciudad.

2. SEIS MOMENTOS DE LA PERIFERIA EN CÓRDOBA

El interés por lo específico se constituye en una hipótesis. Indagar acerca de la periferia de Córdoba es introducirse en las fases anteriores de su ciclo vital que pueden resultar esclarecedoras de aquellos procesos que, vistos como nuevos, ya daban indicios de existencia en el pasado; de igual manera, sobre antiguos tópicos que renuevan su vigencia para formar parte de nuestras actuales preocupaciones.

La recurrencia de temas es notable en los estudios urbanos sobre Córdoba, lo cual lleva implícito dos clases de sospechas: una, puesta sobre la carencia de miradas renovadas acerca de la ciudad, lo que lleva a reincidir en enfoques pasados; otra, que recae en la conclusión de que algunos de los problemas vistos como urgentes de abordar en décadas pasadas, persisten en su máxima vitalidad, en un medio donde lo urgente siempre forma parte de un horizonte lejano. Quizás sea una combinación de ambas.

Centrados en los territorios periféricos de la ciudad Córdoba se pretende dar cuenta de su configuración, observados en diferentes cortes temporales representativos de un proceso de larga duración. Definidos a partir de períodos clave y de los planes urbanos como instancias prescriptivas, pero también de los planos, como fuentes elocuentes de un momento cristalizado de la ciudad, dichos cortes equivalen a las siguientes instancias: la ciudad colonial, las expansiones de finales del siglo XIX, el Plan Regulador y de Extensión de 1927, el Plan Regulador de 1954, el Diagnóstico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico de 1973, y las dos últimas décadas del siglo XX.

La periferia de Córdoba como hoy es, es ya reconocible a inicios de los años 80. Si bien en las últimas tres décadas ha sido objeto de nuevas regulaciones e intervenciones importantes, estas medidas y acciones no ha alterado sustancialmente su estructura ni han esbozado un enfoque comprensivo de su particularidad. Tal vez los planteos de los años 70, materializados en los '80, hayan sido la última instancia en que, desde la planificación, se visualiza la cuestión periférica; no obstante a la complejidad se ha respondido con miradas genéricas.

En definitiva, este trabajo persigue la idea de reconstruir de manera sintética un proceso sin caer en una *biografía* de la periferia; por el contrario, centrado en su dimensión física, intenta conformar imágenes sintéticas pero explicativas de los rasgos que definen estos territorios.

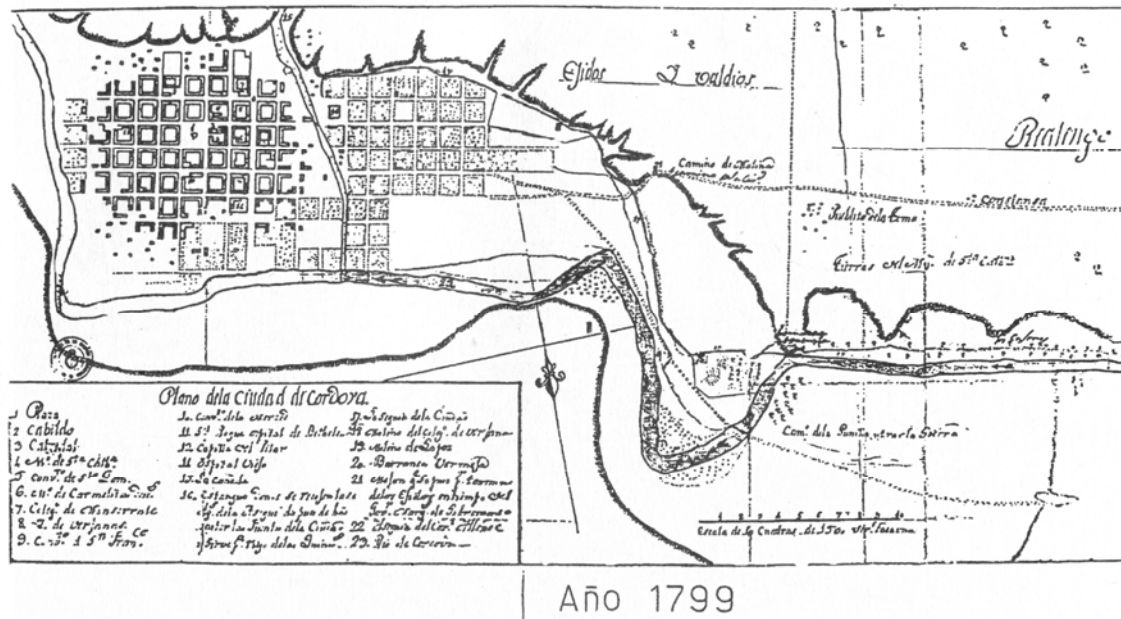
2.1. El claustro entre barrancas

En la ocupación del espacio americano la ciudad constituye un recorte singular en la vastedad de un territorio a dominar. El despliegue del mecanismo urbanizador se desarrolla con la idea de una *ciudad-territorio* que, a la manera de unidad de repetición, estructurará los procesos de urbanización en sucesivas avanzadas. Dicho binomio traduce una relación de dominio y sujeción que se verifica en las distintas escalas de actuación: en el territorio, la ciudad y el campo; en el hecho urbano, el centro y las áreas de borde. El propio damero instituye el principio rector que, de un *orden jerárquico geométrico* a un *orden social jerárquico*, se asegura un régimen de transmisiones de lo alto a lo bajo, de la metrópoli a la colonia, del poder a la conformación física de la ciudad, para que la distribución del espacio urbano garantice y conserve la forma social (Rama, 1985).⁵

El modelo de ciudad indiana plantea, entonces, un ejercicio de dominio real y simbólico que, desde su centro hacia las afueras, establece una gradación de espacios de borde: un nodo central que concentra las principales instituciones en torno al vacío de la plaza mayor, un anillo predominantemente residencial, una línea defensiva, el *ejido* de reserva, la *dehesa* para el pastoreo de ganados y los *propios* para la explotación agrícola. Es decir, una composición anular que materializa las transiciones entre las dos representaciones extremas de una misma concepción: ciudad y territorio, de manera que las nociones de “centralidad o actividades centrales y periferia residencial y periferia adaptada a usos particulares” están presentes desde el origen mismo de la ciudad (Foglia, 1998:19). Más allá del modelo teórico, la centralidad como componente persistente en la estructura urbana de Córdoba se alimenta del carácter mediterráneo de su localización geográfica y el rol de ciudad nexa entre regiones distantes. Las vías de comunicación desde direcciones múltiples, fueron definiendo un esquema radiocéntrico donde los bordes urbanos configuran sucesivos anillos con definición física precisa y roles asignados: tierras para reserva, defensa y producción, indispensables en un nuevo sistema urbano puesto a funcionar. Es el *orden* de la teoría que compensa la débil presencia física de la ciudad en la vastedad del territorio, a decir de Canal Feijóo, “esa inmensa realidad centrífuga y dispersiva que la niega”.⁶

Pero en la práctica cierto *desorden* evidencia las dificultades que subyacen en el proceso de apropiación del espacio natural. Córdoba se inscribe en un valle, junto a un río y un arroyo, y su planta fundacional prescinde de estos rasgos fisiogeográficos que operan como barreras u obstáculos naturales, condicionando las situaciones de borde urbano. A lo largo de tres siglos, dichas barreras contienen el avance de la ciudad cuyo desarrollo se limita a la retícula original. Así, naturaleza y optimismo fundacional -manifestado en un amplio damero- están en el origen del *claustr* cordobés.

A la planta de *setenta manzanas* se le anexaron tierras productivas del oeste inmediato que constituyeron la primera expansión, a finales del siglo XVIII. Esto se verifica en el plano de 1799, del ingeniero militar Manuel López, donde los accidenten naturales adquieren relevancia gráfica y definen el adentro y el afuera de la ciudad. Al sur y al norte se encuentran las barrancas que enmarcan el valle -que se desarrolla de este a oeste- y, en su cota inferior, surca el río Suquía. En un sentido transversal al dicho cauce, corre el arroyo de La Cañada que establece claramente dos áreas: por un lado, la ciudad cuya ocupación real aún no cubre la planta de 1577 y, por otro, la primera expansión urbana, sobre los ejidos del oeste, en el sentido del valle. Se trata de un área de quintas para el abastecimiento de los habitantes (denominada “Las Quintas”, actual barrio Alberdi) para cuyo desarrollo se construyen los primeros puentes sobre el arroyo. Ambas situaciones se materializan sobre la cuadrícula hispana, se desarrollan en superficies equivalentes y cumplen funciones opuestas pero complementarias y dependientes entre sí, como si una fuera el negativo de la otra.



Plano de la ciudad de Córdoba, de Manuel López, 1799. (Archivo General de la Nación)

Los bordes urbanos se someten, así, a lo arbitrario de lo natural que deja un margen estrecho para el despliegue de la actividad humana: escasos puentes sobre el río y precarios cruces sobre el arroyo; acequias que alimentan a la mitad rural de territorio ocupado y al estanque que provee de agua a la ciudad; trazas de caminos, puestos rurales y viviendas dispersas, el cementerio y el caserío aborigen de La Toma. Es decir, la realidad del modelo teórico manifestada en una marcada diferenciación funcional y social entre ciudad y espacios “extramuros” -que alojan aquello que la ciudad expulsa- y en la dispersión, la irregularidad de los caminos y el desdibujamiento de los límites físicos.

Los contados registros gráficos de la primera mitad del siglo XIX certifican que la ciudad no altera sustancialmente sus bordes, pero sí consolida la ocupación de la planta original. Sin embargo, se sabe de expansiones espontáneas: en dirección oeste, a Las Quintas ya mencionadas, se le suma El Abrojal, sobre una accidentada topografía (hoy barrio Observatorio); en dirección sur, Pueblo Nuevo (hoy Güemes); y en dirección norte, entre la ciudad y el cauce del Suquia, el Bajo del Río, sobre tierras anegadizas. Estas nuevas expansiones mantuvieron sus rasgos marginales por la ausencia de una urbanización regular, obra pública y legislación, pero después de 1870 se integran

paulatinamente a través de intervenciones del Estado y de promotores privados, aunque por mucho tiempo persiste en ellas ese carácter de borde. Ranchos, conventillos y *casas de tolerancia*, junto a plazas de carretas, puntos de carga y descarga y mercado, configuran el límite urbano, donde se concentra lo marginal, lo irregular y lo socialmente censurado. A ello se agrega la precariedad de estas áreas, vulnerables a inundaciones y desmoronamientos de barrancas.

2.2. El desborde modernizador

El proceso de estructuración del Estado nacional permite, en especial a partir de 1880, una mayor adecuación del país a los mecanismos de la economía agroexportadora que requería de infraestructuras portuarias y ferroviarias y un sistema financiero y bancario ajustado a tales fines. Una combinación de políticas estatales liberales orientadas a facilitar los negocios en tierras y en construcción y la consecuente transformación de la renta urbana en una forma provechosa de acumulación de capital, da lugar a acelerados cambios en la ciudad que, en las últimas décadas del siglo XIX, produce una notable expansión de la urbanización acompañada de importantes obras en equipamiento e infraestructura.

Un cuarto de siglo antes, en 1857, se crea la Municipalidad de Córdoba y, en 1873, se define un ejido que dibuja un cuadrado de 12 kilómetros de lado. Ya en 1870 había llegado el ferrocarril a Córdoba conectando la ciudad mediterránea con el litoral marítimo y, en 1871, se había inaugurado la Exposición Industrial que mostró a sus visitantes los productos de la región. La población de la ciudad aumenta aunque a ritmo desparejo y, prácticamente, se cuadruplica en el siguiente medio siglo.⁷ Las nuevas técnicas disponibles para la nivelación y el terraplenamiento de las barrancas, la construcción de puentes y la presencia del ferrocarril son incentivos para el crecimiento de la ciudad -en combinación con las facilidades financieras brindadas por el Estado- a la par de las ideas urbanas circulantes en la época, en cuanto a belleza y extensión y su relación con la demanda de infraestructura moderna, en un contexto de permanente transformación. En paralelo a la subdivisión de parcelas y la densificación de la ocupación del suelo en el casco tradicional, la ciudad se expande en diversas modalidades de urbanización, a través de una veintena de loteos emprendidos por una elite social y política (Boixadós, 2000).⁸

En 1870 aparecen en simultáneo tres nuevos loteos generados por urbanizadores privados: hacia el este, Pueblo San Vicente, en los Bajos de Ariza, y Pueblo General Paz, que constituyen las primeras urbanizaciones que sortean el cauce del río; hacia el sur, algo alejado de la ciudad, Villa Sarmiento (hoy, barrios Ejército Argentino, Ciudadela y San Daniel). A partir de 1880 el Estado provincial interviene en forma directa: Villa La Toma ó El Pueblito, al oeste alrededor del cementerio, que surge a partir de 1885 por la decisión de expropiar y lotear en una voluntad de “sanear tierras públicas”, ocupadas por descendientes de aborígenes y mestizos; y Nueva Córdoba, en el mismo año, como una expansión haussmanniana sobre los Altos del Sud, configurando “el nuevo espacio de la clase alta cordobesa”. El contexto favorable para este tipo de negocios, impulsa la adquisición, el fraccionamiento y la venta de tierra que genera numerosas urbanizaciones. El río había dejado de ser una barrera infranqueable: en 1883 se inicia el loteo de Alta Córdoba, sobre los Altos del Norte y sobre la ribera opuesta del Suquia, y luego Villa Rodríguez del Busto, en la misma dirección. En 1887, se inicia Pueblo San Martín, hacia el noroeste y un año después, Cabaña Rodríguez del Busto ó también llamada Las Rosas, hacia el este, sobre la ribera norte, como sector de veraneo para las clases altas. Entre ésta y Pueblo San Martín se lotea Villa Cabrera, en 1889, sobre la ribera norte; a la misma altura sobre la ribera sur, Villa Páez. Y entre esta última y La Toma, un pequeño loteo denominado Marechal.

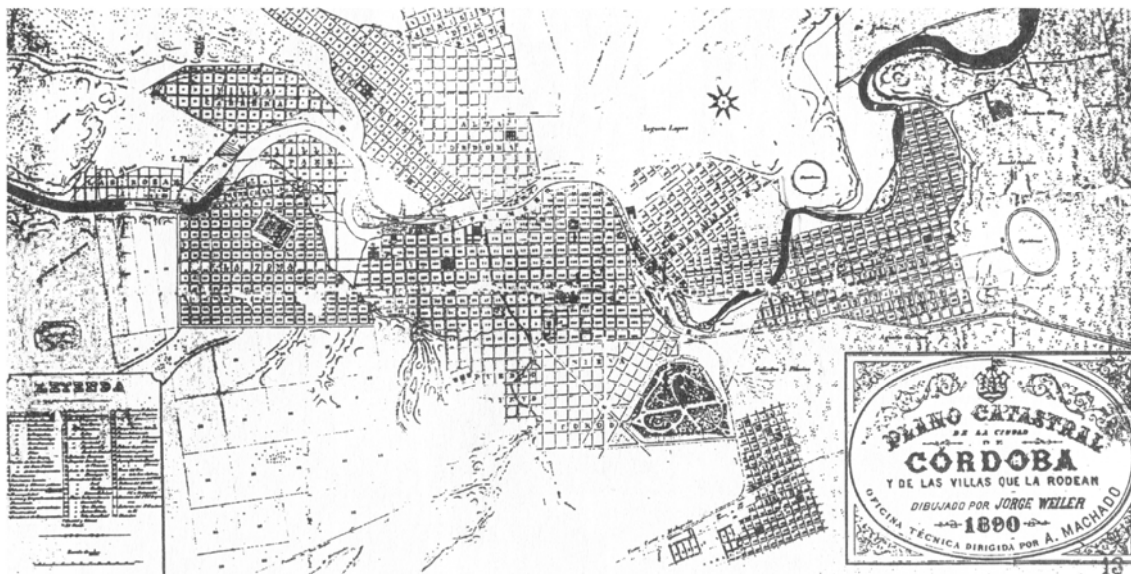
La furia urbanizadora asumía distancias mayores del casco tradicional. En dirección norte, sobre el borde del ejido se inicia *Les Boulevards* de la Alta Córdoba (hoy Los Bulevares). Sobre el paraje conocido como El Pucará se lotea en 1889 Pueblo La Unión; para la misma época se inician, en el sureste, Villa Revol (hoy Villa Revol, Santa Catalina, Crisol y Maipú) y sobre el límite sur del ejido municipal, San Carlos (hoy parte de Barrio Jardín). Asimismo, Pueblo Ferreyra, a 11 kilómetros de la ciudad, emplazado en el cruce de vías de los ferrocarriles Central Argentino y el de Malagueño. Finalmente, en dirección noroeste, destinados a actividades veraniegas y quintas de riego, se promocionan los loteos Pueblo Rivera Indarte, en 1889, y Granjas de Argüello, en 1894 (Boixadós, 2000).

Entre los loteos de 1870 y los surgidos a finales de 1880 hay importantes diferencias de concepción: mientras los primeros se originan como unidades independientes, con organización interna, plaza y núcleo propio de equipamientos, los segundos son simples derivaciones de la ciudad. Es la cuadrícula hispana el instrumento físico de base para la expansión, aunque con variaciones dimensionales y orientaciones definidas por las preexistencias que actúan como condicionantes externas a la lógica geométrica: los accidentes naturales, las vías del ferrocarril, las trazas de caminos y acequias o el sentido en la implantación de un puente. Sin embargo, por la envergadura del fenómeno y el uso de la tierra en la acumulación del capital, el papel de la cuadrícula se asemeja al

de los procesos expansivos de la ciudad norteamericana, donde la grilla devora territorio sin solución de continuidad.

De las 70 manzanas fundacionales se pasa a 225 antes de 1870, año en que la cifra arriba a 585. Dicho número se triplica para 1889, alcanzando un total de 1.800 manzanas. La ciudad crece de manera inusitada, se incorpora una importante cantidad de tierras al mercado inmobiliario y comienza a perfilarse una extensión hacia el noroeste, como lo refleja el número de loteos en aquella dirección, registrados en la época (Boixadós, 2000). Ahora bien, aquello no se traduce en una ocupación a corto plazo; por el contrario, cierto optimismo guía estas operaciones, algunas de las cuales constituyen un fracaso económico y poblacional. El requerimiento de prestar servicios básicos, sumado a dicho optimismo expansivo, lleva a redefinir en 1893 el ejido municipal: un cuadrado de 24 kilómetros de lado incrementa el área urbana a 576 kilómetros cuadrados (57.600 hectáreas) donde, al momento, lo urbanizado representa menos del 4 por ciento de dicha superficie.

El *Plano catastral de la ciudad de Córdoba y de las villas que la rodean*, de 1890 da cuenta de una nueva ciudad, compuesta de la suma de anexiones con un desarrollo predominante en el sentido del valle, aunque con expansiones que sortean los altos del norte y el sur.⁹ Lo natural pierde fuerza para ceder paso a las urbanizaciones y destaca el carácter fragmentado de los que hasta hace pocos años se presentaba como unitario. Los bordes, a su vez, evidencian lo aleatorio de las expansiones, a veces contenidas por un accidente natural, otras por los límites precisos de trazas y dominios catastrales. Es como si la ciudad hubiera estallado en múltiples partes, distintas entre sí y formalmente autónomas y, en algunos casos, discontinuas del trazado original dejando intersticios sin resolver ligados, en general, al resto de resistencia que aún opone el medio natural. Incluso, algunas urbanizaciones más alejadas se ven francamente aisladas de la ciudad, débilmente unidas a ésta por la traza de caminos.



"Plano catastral de la ciudad de Córdoba y de las villas que la rodean, 1890". (Dirección General de Catastro)

En dicho plano, los territorios periurbanos se presentan diversos y mutantes, denotando una ciudad en transformación donde los bordes están en constante cambio y son, a su vez, el resultado de la mayor o menor improvisación en la modalidad de crecimiento. Persisten rasgos generales: lo irregular y azaroso, en una ausencia de idea de borde, y lo productivo en colonias agrícolas, áreas de riego y campos cultivados. Pero se incorporan otros nuevos componentes como el ferrocarril, la industria, ésta localizada en los bordes, próxima al río y al tendido ferroviario.¹⁰ También, las infraestructuras recreativas como hipódromos y el Parque como un hecho singular, en el extremo sur de la ciudad. Pero sobre todo destaca el carácter efímero de los bordes, siempre factibles de ser absorbidos por la anexión de un nuevo loteo.

En general, la infraestructura y la obra pública son de envergadura para la escala de la ciudad, y acompañan -y a veces direccionan- las expansiones. Nuevos puentes, aperturas de calles y arreglos de tramos en bajadas, facilitan el acceso al área central desde los barrios, además de contribuir a sortear los principales escollos naturales a la expansión. Plazas, mercados y paseos, así como, iglesias y escuelas, aparecen como los elementos en torno a los cuales se construye el espacio público de la ciudad y de sus barrios, siguiendo un ideal integrador. Así, a la

fragmentación física de numerosos trazados se le opone la búsqueda de una homogeneidad social. En este sentido, la cuadrícula adquiere un rol unificador, articulando el área central con los suburbios, regularizándolos e incorporándolos a la ciudad. Asimismo, una identidad urbana que más allá del crecimiento y de los nuevos núcleos barriales, conserva la centralidad tradicional como el área urbana de referencia, tanto por la complejidad de actividades que alberga como por el reconocimiento que la sociedad hace de ella.

Sin embargo, detrás de los anhelos de homogeneidad se abre una realidad diversa y contrastante: la de los territorios periurbanos, imposibles de reunir en una única imagen, cuyos rasgos específicos residen en la variedad de funciones de los nuevos loteos y de la población que los ocupa. San Vicente, por ejemplo, en cuyo origen muestra un carácter semirural, con población criolla de escasos recursos, que formaban parte del mercado laboral de la ciudad. Si bien adquiere un aire urbano, predomina el paisaje de colonia agrícola e industrias conformado por quintas de riego, tambo y criadero de cerdos, así como, curtiembres, matadero, fábricas de jabón, velas, alimentos y carros, entre otros. También es el caso de otras urbanizaciones como Villa Rodríguez del Busto, *Les Boulevards* y Granjas de Argüello, con amplios loteos y sistema de acequias para riego, destinados a cultivos y quintas. Por otro lado, San Carlos, cuenta con un centro agrícola e industrial para la explotación rural y la fabricación de ladrillos.

Con un carácter más diverso, en Alta Córdoba se levantan tanto plantaciones y potreros como molinos y talleres industriales vinculados al ferrocarril; o Pueblo San Martín, ligado desde su origen a la actividad molinera, incorpora los talleres municipales y una fábrica de fósforos, además de la construcción de la penitenciaría que irá teñir de un sesgo particular a una porción importante del sector. Asimismo, hubo loteos con fines más específicos: Pueblo Ferreyra nace como el centro industrial calero de la familia que le da el nombre; Villa La Unión se destina a trabajadores del matadero y del ferrocarril Central Argentino; o Cabaña Rodríguez del Busto, Pueblo Rivera Indarte y Villa Allende, río arriba, como las áreas de recreo y veraneo de la clase alta cordobesa (Boixadós, 2000).

Particular fue el caso de La Toma, cuya población mestiza se opone a su regularización. Se trata de un amplio sector con tierras de bajo valor comparativo, cuya porción más urbana rodea el cementerio. En el extremo opuesto, se encuentra Pueblo General Paz, de carácter más “europeo”, con paseos urbanos, bulevar y plaza, atractivo para la población extranjera; y Nueva Córdoba, exclusiva de la aristocracia local, que se erige como el símbolo de la modernización bajo cánones parisinos, que vence las barrancas para dejar atrás la antigua ciudad.

Es interesante analizar cómo las expansiones y la nueva ciudad perfeccionan la clásica diferenciación entre el centro y periferia. En ese sentido, las normativas llevan implícita la intervención de los poderes públicos para crear una ciudad moderna regida por preceptos de higiene, salubridad, orden social y estético, definiendo con precisión las áreas urbanas centrales de las suburbanas, a través de la segregación de actividades, la calidad y alcance de los servicios, equipamiento, mobiliario y ornato urbano. Pero también, establecen las formas en que debe *vivirse* el espacio público, relativizando en la práctica el ideal integrador. El criterio de visibilidad prima una vez más en esta preocupación por extender el poder del Estado a los suburbios, y la contradicción se hace evidente: las periferias deben absorber lo que ciudad *no quiere ver*, al tiempo de acatar las regulaciones que protege a su población de las “malas costumbres”, las pestes y ausencia de una educación formal.¹¹ Con relación a ello, cabe destacar la hipótesis de Boixadós que sostiene que los años de mayor crecimiento demográfico y de expansión económica no estuvieron acompañados por un mejoramiento de las condiciones de vida. En ese sentido, la política de obras públicas, los servicios y las intervenciones privadas fueron definiendo el carácter de cada sector de la ciudad, a partir de agudizar sus diferencias sus diferencias.

Ilustrativo para el tema es la pintura de Honorio Mossi, *Córdoba en el año 1895* donde el artista construye una panorámica de la ciudad, tomada desde la barranca norte, que la retrata en su proceso de modernización.



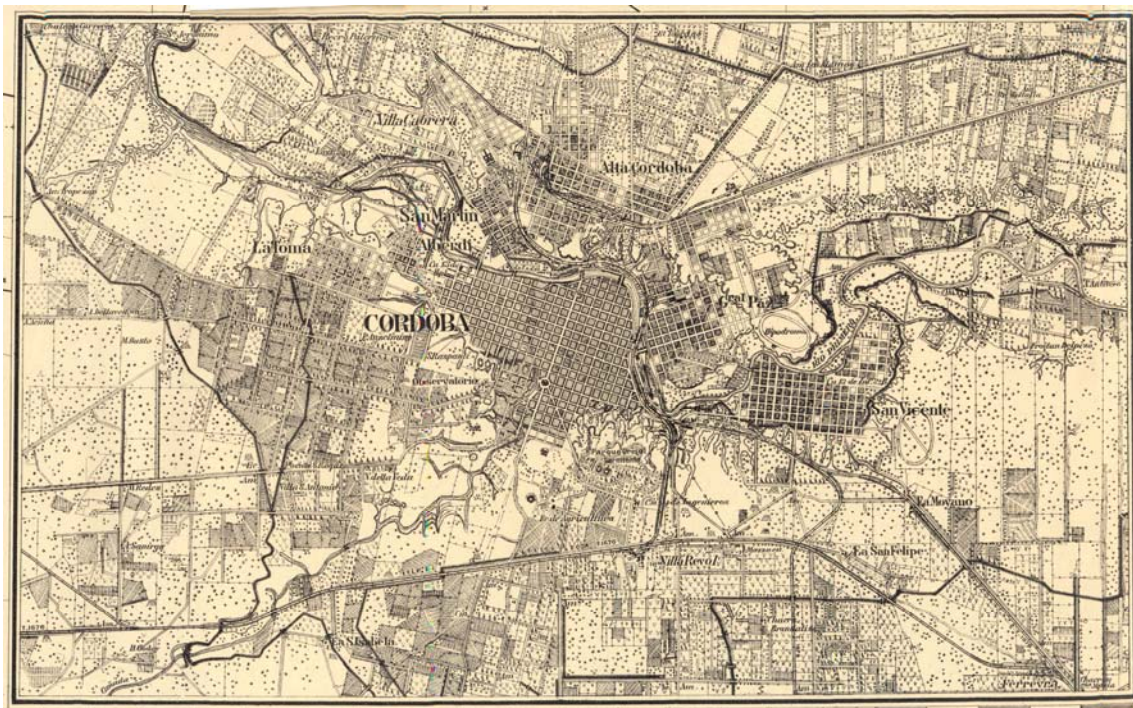
"Córdoba en el año 1895", Honorio Mossi (óleo sobre tela). (Colección del Museo Provincial de Bellas Artes Emilio Caraffa, Córdoba)

Aunque dirige su mirada sobre el casco central, sus bordes asoman por los costados y sobre el fondo. La ciudad - con bastante de aldea- se muestra compacta, y es en sus extremos donde da lugar a los nuevos elementos de su vida urbana: establecimientos fabriles, el puente de hierro ferroviario, el tranvía a caballos, el *Boulevard* de Circunvalación como costanera, el puente (hoy Centenario), el reciente Parque Elisa (hoy Las Heras) y, a su lado, la acequia de Tillard y varios postes del tendido eléctrico. Al fondo, la incipiente colonización de la barranca sur con la Nueva Córdoba, el Gran Parque (hoy Sarmiento) y el Chalet Crisol.

En conjunto, una composición aparentemente armónica donde, sin embargo, la pugna entre las torres de las iglesias y las chimeneas de las industrias ponen en relieve la presencia de conflictos. Entre ellos, el que se evidencia en el primer plano: el parque y el rancho, dos realidades contrastantes de una misma ciudad, situadas en sus bordes, sobre la margen izquierda del río, junto a la barranca aún indómita. El parque, como instrumento civilizador, el rancho, como la persistencia de lo marginal y semirural. Es decir, las dos caras del proyecto modernizador.¹² En palabras de Gorelik, “como ocurre con todas las formas míticas de la ciudad: un anhelo cuya realización sólo parece llevar a la frustración y el desencanto” (2004:94). Es, entonces, en los territorios periurbanos donde se evidencian estas contradicciones que, como postales inalterables, resisten a los ideales de la ciudad moderna.

2.3. La continuidad de los parques

Hubo que esperar bastante para que Córdoba ingresara en la etapa de su planificación integral. Por varias décadas no se observan nuevas transformaciones estructurales ni en la extensión ni en la densificación de la ciudad. Las expansiones de fines del siglo XIX son de tal magnitud que absorben con facilidad el aumento poblacional producido hasta 1914. Sin embargo, una década más tarde se verifica un aumento de casi el 50 por ciento de habitantes; en ese sentido, aquellas expansiones no pensadas en términos integrales, comienzan a evidenciar los aspectos negativos de un desarrollo no planificado.

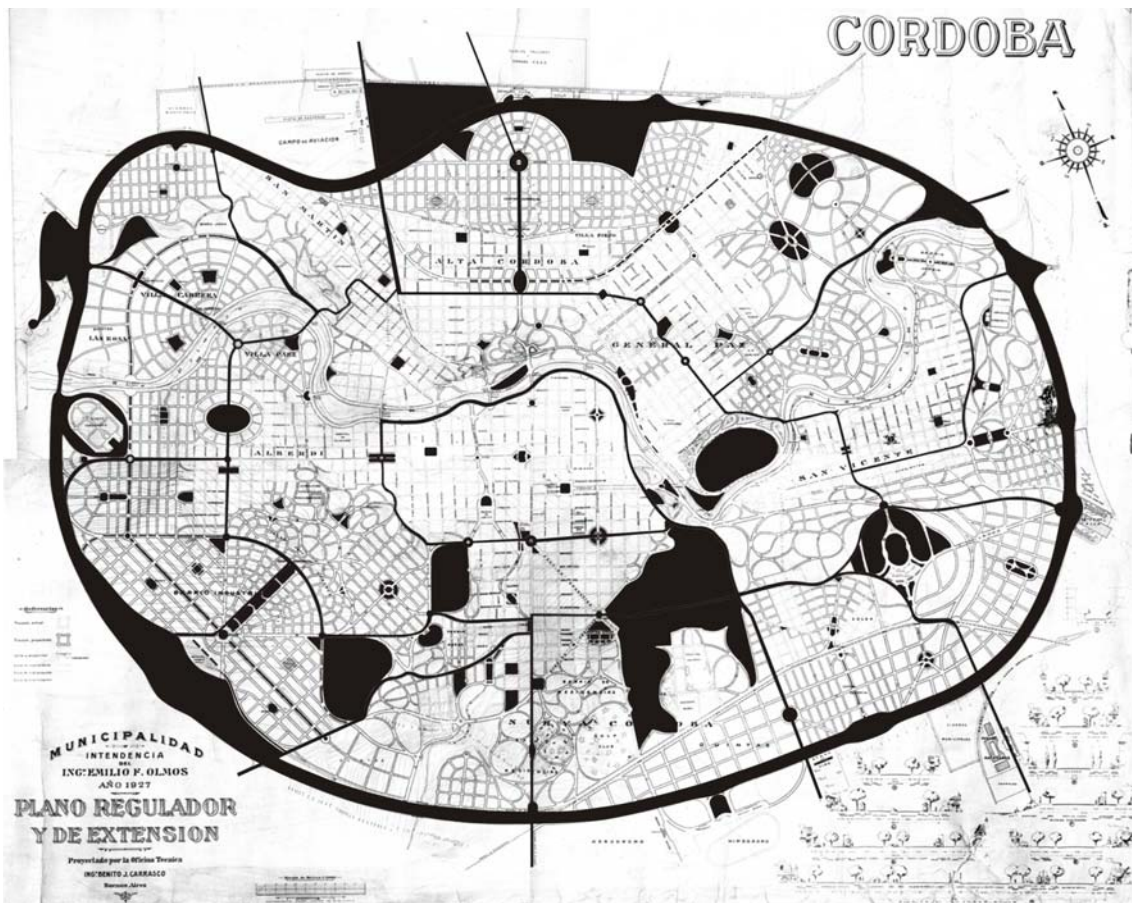


Plano de la ciudad de Córdoba. 1924. Archivo histórico de la ciudad.

Se recurre, entonces, a especialistas de Buenos Aires y el resultado es el Plan Regulador y de Extensión proyectado por Benito J. Carrasco presentado en 1927, durante la intendencia de Emilio F. Olmos.¹³ Se trata de una propuesta que evidencia diversas influencias: la ciudad-jardín inglesa, el *Park Movement* norteamericano, en combinación con los centros cívicos del movimiento *City Beautiful* y la admiración por las soluciones habitacionales de la *Viena Roja*. Asimismo, subyacen fuertes preocupaciones tanto sociales, respecto de la función de los espacios deportivos y el problema de la vivienda, como científicas, en cuanto a la adopción de principios higienistas y el entendimiento de la ciudad como un “cuerpo viviente” y del urbanismo como una “ciencia positiva”. Carrasco arriba a un diagnóstico

crítico de Córdoba, ciudad que “carece de un plan orgánico que oriente y clasifique sus actitudes edilicias”. En esa línea, señala la ausencia de orden, incompatibilidad de actividades, falta de verde y espacios recreativos y, sostiene que su trazado prescinde de las “bellezas naturales”. Pese a ello, rescata el río, “factor decorativo de la ciudad”, y la barranca, “elemento de belleza nada despreciable” (Carrasco, 1927).

El plan asume a la ciudad de manera integral y, a sus partes, como componentes de un engranaje mayor. Todo fluye en un sistema de parques y plazas—monumentos que actúan como rótulas entre los fragmentos de las nuevas y viejas ampliaciones, enlazadas por anchas y arboladas avenidas, rectilíneas o anulares, que a su vez conectan con el centro tradicional. Se trata de un plan orgánico que refleja la intención de devolver una *armonía* que se supone perdida o nunca alcanzada. La ciudad vieja se diluye en la nueva, cuyo trazado radial y pintoresquista se combina con el rectangular, intentando adecuarse a las curvas de nivel; los nuevos barrios se emplazan sobre las barrancas y en los intersticios de las anteriores expansiones, quedando en el centro de la composición, el casco histórico. Las proyecciones a cincuenta años dan una idea del alcance de la propuesta, estimándose una población de 630.000 habitantes para 1976, ha distribuirse en 6.250 hectáreas. Dicho de otra manera, triplica la superficie de la mancha urbana existente al momento del plan.



Plano Regulador y de Extensión de la ciudad de Córdoba, Ing. Benito J. Carrasco, 1927. (Gráficos de “circuitos”, Memoria y expediente urbano, Carrasco, 1927)

En la propuesta la periferia ocupa un lugar relevante.¹⁴ Es el ámbito donde el plan se expresa en su mayor magnitud y las ideas se muestran completas, sin preexistencias que condicionen. Hace suyas las ventajas comparativas de lo natural, la calidad del aire y la luz, la presencia del verde, en sintonía con una valoración del accidente natural: son las barrancas los lugares predilectos de intervención y la peculiaridad que la ciudad debe aprovechar. En esta comparación con la ciudad vieja, la periferia obtiene beneficios. Bajo el principio de especialización de áreas, en sintonía con el urbanismo protomoderno, se localizan en ella los nuevos barrios: el industrial, el universitario y el de los nosocomios. También, los barrios comerciales, obreros y residencias suburbanas, que constituyen centros de atracción, dotados de equipamientos colectivos y atravesados por *parkways* que los conectan rápidamente con cualquier punto de la ciudad. Respecto de esto, Carrasco propone “descentralizar el movimiento” como una

manera de mejorar la circulación general, enlazando el conjunto urbano con una gran avenida de cintura que define con precisión los bordes, el interior y el exterior de la ciudad.¹⁵

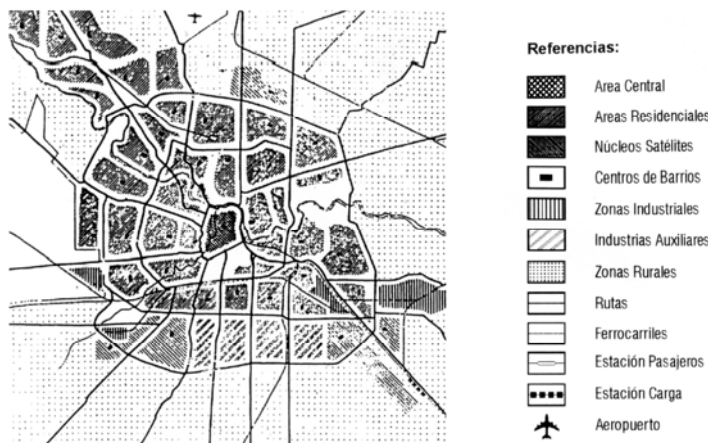
Además, plantea parques periféricos: La Tablada, más allá de Las Rosas, sobre el borde externo de la ciudad; los campos de deportes en San Vicente, sobre el borde opuesto; el Parque del Observatorio y otro de gran dimensión, al norte de Alta Córdoba, junto al nuevo emplazamiento de la estación de ferrocarril.¹⁶ En ese sentido se invierte la tradicional concepción de periferia para conferirle atributos positivos. Se equilibran las áreas urbanas bajo un planteo pintoresquista que, por un instante, logra homogeneizar la ciudad y unificar las imágenes. Si bien no fue llevado a la práctica, el plan introdujo una serie de propuestas que se retomaron sucesivamente.

2.4. La ciudad precintada

La crisis del '30 promueve el proceso de industrialización sustitutiva de importaciones que se venía desarrollando de manera incipiente desde la Primera Guerra Mundial. A finales de los '40, se inicia la sustitución de productos dinámicos que va a requerir la incorporación de alta tecnología y un mayor desenvolvimiento industrial conjunto entre filiales de empresas transnacionales y empresas de capital argentino. Malatesta (1997) afirma que en Córdoba, el desarrollo de empresas de gestión estatal se inicia en 1952 con la transformación de la Fábrica Militar de Aviones en Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME), pionera de la industria pesada en el país.¹⁷ Un año más tarde se instala la filial de FIAT, que en 1954 adquiere a IAME y se transforma en FIAT Concord Argentina. Asimismo, el sector privado instala en 1955, la primera y más grande industria en el país de fabricación de automotores en serie: Industrias Káiser Argentina -IKA- de capital estadounidense. La ciudad de Córdoba comienza a evidenciar una notable concentración sectorial y espacial de industrias metalmeccánicas y otras subsidiarias, que termina de conferirle un sesgo como polo industrial del interior del país.¹⁸

Estas transformaciones son acompañadas por una *modernización social* que se manifiesta en un acelerado desarrollo poblacional y urbano que, entre otros *subprocesos*, impacta de manera decisiva en la estructura física de la ciudad.¹⁹ En el Censo de 1947, Córdoba registra 369.886 habitantes, casi el triple de lo consignado en 1914; y en 1960 se arriba a 586.015 habitantes, es decir, un 60 por ciento más, en un período intercensal de trece años.²⁰ La ciudad se extiende en forma de mancha de aceite en todas las direcciones sobrepasando, en el noroeste, los límites administrativos. Si en 1940 la urbanización superaba las 4.000 hectáreas, dos décadas más tarde se aproximaría a las 10.000. La elocuencia de estas cifras evidencia la necesidad de una modernización de la ciudad, por un lado, en términos de instrumentos normativos que reconduzcan el futuro crecimiento y, por otro, de importantes infraestructuras a la altura de las transformaciones que se vienen registrando.

En ese sentido se está frente a la oportunidad de institucionalizar las prácticas de planificación urbana, cuyo derrotero se inicia en 1954 con la Ordenanza N° 4307, que oficializa el acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia y la Municipalidad para formular un plan para la ciudad. Se trata del Plan Regulador dirigido por el arquitecto Ernesto La Padula,²¹ que se plantea con carácter piloto y con la "suficiente elasticidad" para adecuarse a los diversos requerimientos urbanos, en un horizonte temporal que alcanza al año 2000, para el cual se estima una población de 2 millones de habitantes.



Plan Regulador de Córdoba, 1954. (Bases para una historia urbana de Córdoba, Foglia, 1998)

Las principales preocupaciones se centran en la expansión espontánea que encarece el sistema de transporte y el tendido de la infraestructura, la mixturación de usos incompatibles, la falta de espacios y la conectividad con el territorio de inserción. En otros términos, se trata de enfrentar el impacto de dos décadas de industrialización sobre la ciudad, a través del plan de la urbanística moderna, como instrumento idóneo para “dirigir y disciplinar” esos conflictos (La Padula, 1957).

En sus lineamientos, el plan define a la ciudad en tres grandes áreas: central, semiperiférica y periférica, y la estructura a partir de las principales rutas de acceso y comunicaciones transversales, a fin de desviar el tránsito y descongestionar el Área Central. Para ello, en un claro parentesco con la propuestas de Abercrombie, en el *County of London Plan* de 1943, La Padula propone dos vías anulares, una interior, rodeando el área central, y otra exterior, de circunvalación, que junto a su “cintura de verde”, contribuirán a poner freno al crecimiento de la urbanización (Bustamante, 1989). Un sistema de áreas verdes acompaña el esquema vial en su preocupación por dotar de espacio verde público a la ciudad. En ese sentido propone, por un lado, incorporar al uso público los parques de grandes instituciones -a la manera londinense- y, por otro, las “fajas o macizos forestales” que se ubicarían bordeando la avenida de circunvalación y en los extremos del río y de la Cañada, en los actuales emplazamientos de los parques San Martín, Este y de la Vida.

Por otra parte, La Padula en una clara oposición a la ciudad compacta, propaga la idea de una periferia extendida con gran superficie de verde.²² Así, plantea una descentralización funcional de la ciudad y una reconcentración en barrios, una idea emparentada con los *centros de atracción* de Benito Carrasco, del plan de 1927. Salvo el Área Central, la ciudad conformaría una “constelación de barrios”, cada uno definido por avenidas de borde, radiales y transversales, desde donde se ingresaría al “corazón” barrial que reúne los equipamientos comunitarios. Asimismo, cada barrio estaría subdividido en “unidades vecinales”, especies de *neighborhoods units* de Clarence Perry, dimensionadas para una intensa vida social. Finalmente, las áreas industriales comienzan a tener presencia en la zonificación de la ciudad: a las plantas fabriles existentes al suroeste, le incorpora nuevas áreas a tal fin, sobre el sur y sureste, junto a los accesos viales y el tendido del ferrocarril.

El plan, entonces, retoma antiguos temas revisitados en nueva clave: *zoning*, vialidad anular, sistema de parques, autonomía barrial, sistematización del río, entre otros. Además, introduce otras problemáticas que son propias de ciudades afectadas por un desarrollo fordista de la economía: conectividad regional, infraestructura, transporte público, población marginal -“las barriadas de tugurios”-, instalando la necesidad de una regulación normativa acorde a dicha complejidad y de un abordaje técnico de los conflictos urbanos. En este sentido, inicia una serie de estudios específicos viales, hídricos, económicos, de transporte, e indica la continuidad de otros, como por ejemplo, los estudios sobre el ordenamiento y valoración del Área Central.

También, asume la estructura radiocéntrica de la ciudad que exige estrechas relaciones territoriales y estimula expansiones sobre los ejes viales, en diversas direcciones, afectando los territorios de borde. La periferia es vista como un área diferenciada conceptualmente del área central y semiperiférica y, en el complejo urbano que se aborda, constituye el ámbito donde se dirimen los principales conflictos de la ciudad: expansión, flujos viales, espacios verdes, infraestructuras *molestas* y el nuevo componente industrial. Como territorio de intercambio de flujos, absorbe los impactos del incremento de la movilidad, distribuye las conexiones y descongestiona la presión sobre las restantes áreas; asimismo, es atravesada por ensanches que penetran en la ciudad, sin afectar a las unidades barriales protegidas por filtros de espacios verdes y la introversión del planteo. En sus diferentes porciones se localizan mercados, zonas deportivas, cementerios y el aeropuerto, incluso, infraestructuras ferroviarias erradicadas de sus emplazamientos históricos. En un momento donde aún no preocupa la expansión urbana en sí, sino su naturaleza espontánea. De hecho estimula el carácter expansivo, con bordes con tejidos abiertos y permeables, estipulando una densidad límite de 85 habitantes por hectárea, disminuyendo a 60, 50 y 10 habitantes por hectárea, en las extensiones suburbanas, los barrios obreros del sur y en las áreas rurales y semirurales, respectivamente.

Los lineamientos del plan 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 encontrase los mecanismos adecuados para evitar el crecimiento de la ciudad fuera de los límites de su circunvalación (Foglia, 1990).

2.5. La periferia urgente

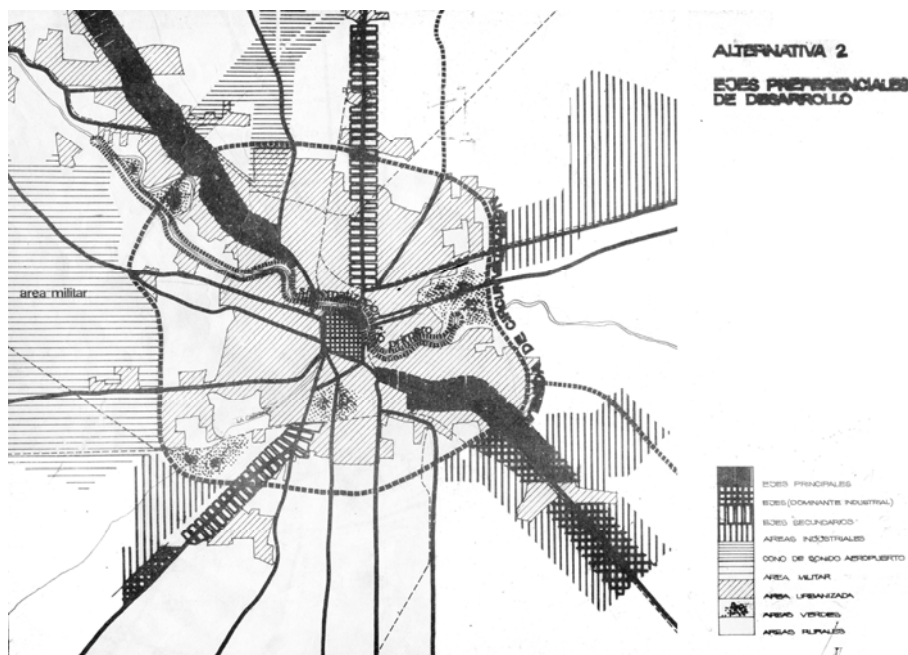
Los años posteriores corresponden al abordaje técnico de una ciudad con sus conflictos en estado de avance. En 1970 la población alcanza los 801.771 habitantes, la tasa media anual de crecimiento poblacional en el período 1960-1970 es del 31 por ciento, cifra importante aún más comparada con el 16,1 por ciento de la provincia y el 15,4 por ciento del país. En 1970, la superficie urbanizada asciende a 14.133 hectáreas, tres veces más que en 1940, con una ocupación del 30 por ciento del área definida por el ejido. La expansión se dispara y, además de la extensión

noroeste, se evidencia una marcada tendencia hacia el norte, oeste y sureste y se detectan nuevas zonas industriales, algunas de carácter no planificado. La cuadrícula se multiplica con “rasgos repetitivos en el tejido, derivados de su aceptación masiva y, en muchos casos, de la acción del Estado en materia normativa y de planes de viviendas” (Foglia, 1990:44). También, la iniciativa privada que en sus urbanizaciones mostrará los mecanismos de especulación inmobiliaria a gran escala.

Al final de los años 60 se decide encarar una serie de estudios técnicos que desembocarán en el Diagnóstico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico para la ciudad de Córdoba, concluido en 1973.²³ Este estudio parte de un análisis que asume la ciudad como polo regional, visualizándola en el contexto de su área metropolitana. Considera que el mayor problema no es el crecimiento demográfico, sino la distribución espacial de la población en forma expansiva con el consiguiente costo de infraestructura y transporte. El tránsito se instala como el otro gran tema, vinculado a la atracción dominante que ejerce el “casco céntrico, único polo multifuncional de servicios a escala urbana”. Por otra parte, define dos grandes responsabilidades en la construcción de la ciudad: la del poder público y la de los urbanizadores. El primero debe garantizar los *equipamientos estructurantes* -vías rápidas, transporte, infraestructura, espacios verdes, hospitales, universidades, etc.-, y los segundos, los *equipamientos acompañantes* - aquellos vinculados al asentamiento residencial-.

A diferencia del Plan Regulador de 1954, que entendía a la ciudad como la suma de tres grandes áreas, el Diagnóstico Tentativo, complejiza las variables de análisis y define una decena de zonas homogéneas, en las cuales la periferia responde a los siguientes patrones de asentamiento: densidad menor a 60 habitantes por hectárea, predominio residencial con alta subutilización de suelo urbano y tejido de escasa calidad y muchas veces precario. Asimismo, una convivencia con asentamientos irregulares, vivienda de plan, industrias pequeñas, comercio de abastecimiento diario y espacios verdes escasos y no planificados.

A partir de lo mencionado, se formulan dos alternativas de desarrollo físico para la ciudad: a) un crecimiento monocéntrico concentrado; y b) un crecimiento por ejes preferenciales de desarrollo residencial e industrial. Ambos casos se centran sobre el manejo del desarrollo de los territorios periurbanos. La primera alternativa acepta la estructura radiocéntrica mononodal, congela la posibilidad de expansión y define a la Avenida de Circunvalación como el límite de la ciudad, para lo cual propone la ocupación de bolsones vacíos y la densificación por normativa. La segunda alternativa establece un crecimiento lineal y la densificación de redes troncales de infraestructura, transporte y equipamientos, definiendo al eje noroeste-sureste como el más óptimo a ese respecto. Esta última es vista como viable y será definida en el Esquema Director de Ordenamiento Urbano (EDOU), instrumento normativo que se aprobará en 1978.²⁴



Plano de ejes preferenciales de desarrollo. (Diagnóstico tentativo y alternativas de desarrollo físico para la ciudad de Córdoba, APU, Municipalidad de Córdoba, 1973)

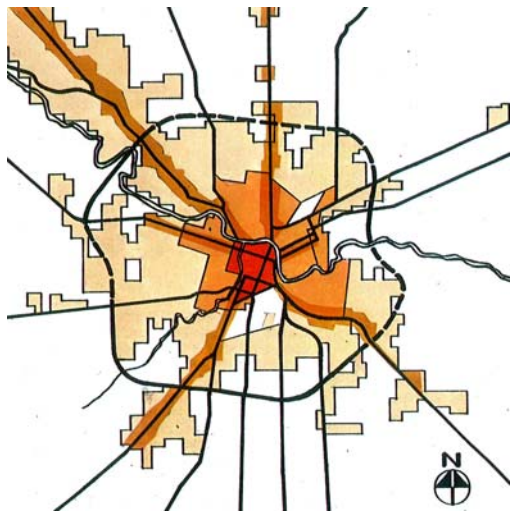
En el marco de los estudios antes señalados la periferia es la manifestación del desarrollo espontáneo, abandonada al libre albedrío de las fuerzas económicas y sociales y a una intervención espasmódica del Estado que se limita a regular y a cubrir déficits. El Diagnóstico Tentativo aspira a un redireccionamiento del mecanismo, apostando a una deliberada acción estatal que inducirá el crecimiento y ordenará el desarrollo de las funciones urbanas: se está frente a una periferia desbordada sobre la cual se experimentan ideas, todas coincidentes en un fuerte control centralizado. Por otra parte, otro enfoque subyace en este planteo: la emergencia de los territorios de borde, incorporados como *áreas de acción prioritarias* y, por tanto, objetivo de intervención inmediata por parte del Estado municipal.

La periferia, así, se transformaría en una gran trama de infraestructuras sociales, con centros de asistencia infantil, de abastecimiento diario y plazas. Se pone particular énfasis en las villas de emergencia y en los barrios precarios, donde se calcula viven el 2,1 por ciento y el 13 por ciento de la población, respectivamente. También, a escala del conjunto de la ciudad, se retoma el planteo de grandes superficies verdes en los bordes urbanos, ya esbozado en el Plan Regulador de 1954: el Parque del Oeste (hoy, San Martín), Parque del Sur (hoy de la Vida) y Parque del Este.

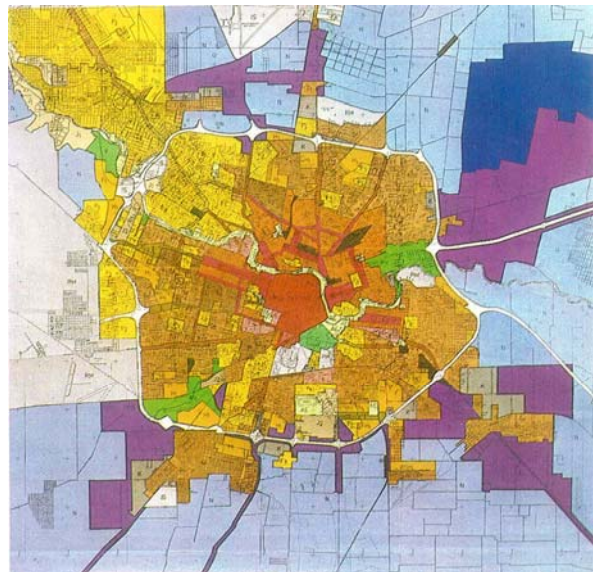
2.6. Las dos últimas décadas del siglo XX

En la década del 80, al inicio del período democrático, se implementa parte de lo planteado en los años 70, particularmente en el Esquema de Ordenamiento Urbano (EDOU), ya mencionado. En 1985 y 1986 se aprueban las normativas que regulan el uso, ocupación y fraccionamiento del suelo, además de una regulación particular para el Área Central que, con modificatorias, aún se encuentran vigentes.²⁵ Gran parte de este cuerpo normativo aspira a compactar y consolidar el área urbanizada, restringiendo el crecimiento desordenado “para lograr una racionalización y paulatino mejoramiento en la eficiencia de los servicios urbanos (...), en la provisión de equipamientos periféricos básicos (para salud y educación) (...), integración de sectores inconexos y revalorización ambiental, paisajística y patrimonial” (Irós, 1991: 61).

Se define un modelo físico que establece tres áreas urbanas, un poco a la manera del Plan del '54: Área Central, que incluye el casco histórico; el área intermedia, que se corresponde con los barrios tradicionales y la planta urbana hasta 1927; y el área periférica. Esta clasificación tiene por objetivo implementar estrategias particulares de intervención. Asimismo, a partir de establecer “áreas urbanizables”, se pretende poner límite a la generación de nuevo suelo urbano y, en consecuencia al consumo de suelo rural, con el objetivo -reiterado desde los años 70- de aprovechar la infraestructura existente y no incentivar el crecimiento suburbano en áreas de borde sin la debida provisión de servicios. Otras medidas se adoptan tendientes a la cumplimentación de la anterior, como es estimular la urbanización en el entorno a áreas con cierto nivel de consolidación, y exigir al loteador la provisión de espacios verdes y la totalidad de la infraestructura.



Áreas urbanas definidas en la normativa de los años 80. (Irós, 1991)



Plano general de la Ordenanza 8256/86 con diferentes patrones de ocupación del suelo. (Irós, 1991)

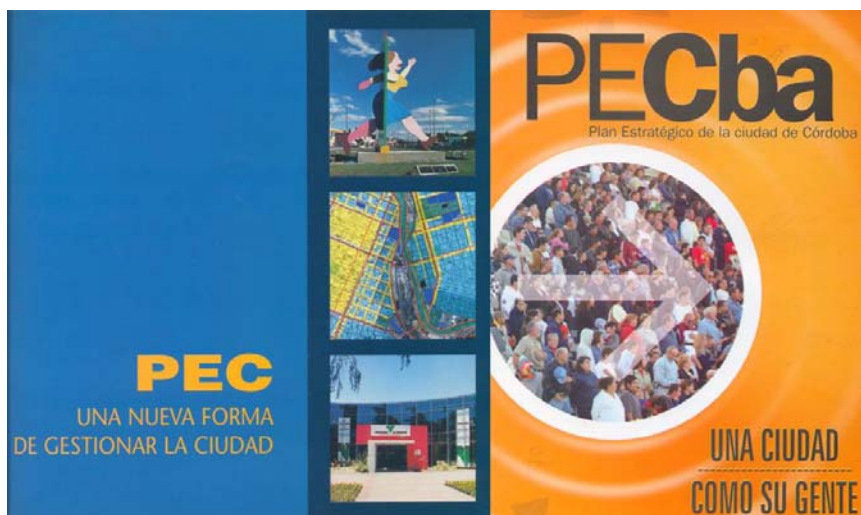
Por primera vez la periferia cuenta con normativas específicas que incidirán en su conformación futura, su crecimiento y su calidad en términos de estándares de urbanización. Sin embargo, la realidad vino a demostrar lo contrario. En los territorios de borde, a través de acciones diversas y fragmentadas, se termina alentando la baja densidad, en oposición a lo que se establece para el entorno del Área Central. Esto colisiona con los objetivos de racionalización del crecimiento, además de estimular en lugar de combatir los mecanismos económicos de la producción de suelo urbano. A un cuarto de siglo de la vigencia de aquellas regulaciones se puede corroborar el desmedido avance de la urbanización por sobre el suelo rural, la localización de planes masivos de vivienda y de asentamientos *countries* y barrios cerrados, que en conjunto han consolidado la dispersión de la mancha urbana. Y lo paradójico es que se trata de procesos estimulados por el Estado, en franca contradicción con los objetivos de la norma.²⁶

Paralelamente, la periferia pasa a ser objeto de intervención. Bajo el slogan “de la periferia al centro”, el estado municipal insufla a estos espacios de numerosos proyectos y programas públicos orientados a revertir la escasez de equipamiento social y servicios, en el marco de un plan de obra pública casi sin precedentes. Sin embargo, se trata de un reforzamiento de las infraestructuras barriales de carácter más bien puntual.

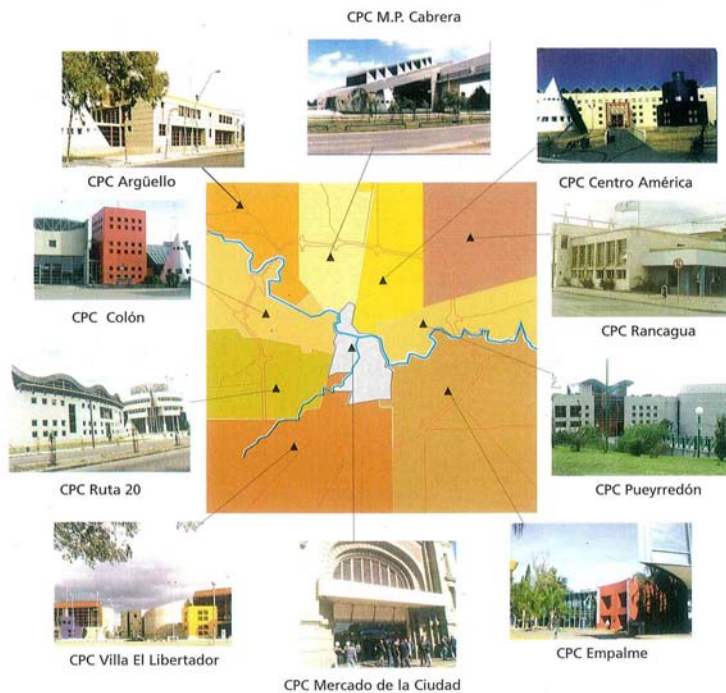
La heterogeneidad de los territorios de borde se ve a así fortalecida en su sentido negativo: con el tiempo se multiplican sus déficits y se agudiza su segmentación, poniendo de manifiesto la dificultad de arribar a un modelo de conformación de las periferias, que consolide su estructura física y social, mejore sus estándares de urbanización y contribuya a un mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

En los años 90 la crisis de la planificación tradicional se funda en la evidencia de su ineficacia y esquematismo, en su inclinación a reproducir los mecanismos de generación de suelo urbano, en la tendencia homogenizadora distante de las particularidades urbanas y en su excesiva inclinación a las cuestiones normativas (Reese, Catenazzi, 1998). La planificación estratégica, entonces, se erige como el paradigma planificador que intenta integrar los diferentes actores que producen la ciudad, bajo una concepción flexible en cuanto a articular la diversidad de formas de gestión del desarrollo e integrar los distintos actores que operan en la ciudad, así como, la consideración de los constantes cambios de escenarios a los cuales el territorio debe responder.

En este contexto, la periferia parece adquirir un renovado protagonismo, en particular, a partir del estímulo que el Plan Estratégico para la ciudad de Córdoba (PEC, 1993-1999 y su continuación con el PECba, 2003-2006) le imprime a las ideas descentralizadoras, tendientes a generar un desarrollo policéntrico. La descentralización administrativa del estado municipal en Centros de Participación Comunitaria (CPC), actuaría como el escalón inicial de dicho proceso, que mayormente afectaría las periferias. Esto plantea una oportunidad de recomponer la mirada sobre los espacios periurbanos sobre la base de sus particularidades, a partir de la generación de nuevas centralidades y la cada vez más creciente demanda de articular la periferia con el espacio metropolitano



Publicaciones de los planes estratégicos de la ciudad de Córdoba. (PEC, 1991-1999 y PECba, 2003, 2006)



Los Centros de Participación Comunal referenciados en sus correspondientes sectores urbanos. (PECba, 2005)

Sin embargo, en nuestro contexto, la planificación estratégica no ha revertido la tendencia fragmentaria de las actuaciones urbanas, ni la polarización del espacio de la ciudad en consonancia con el crecimiento de la desigualdad social. Asimismo, se ha mostrado poco eficaz en redireccionar la inversión privada en beneficio de lo público. Su mayor cualidad, además de resituar ciertas problemáticas urbanas y abrir la discusión a una amplia diversidad de actores, sea tal vez la de jerarquizar los temas urbanos en la agenda política, aunque sin superar el estadio de las buenas intenciones. Más aún, la planificación estratégica no logra consolidar una idea de nueva estructura urbana ni desarrolla los instrumentos a los fines de reorientar las tendencias que ya se venían desarrollando. Tampoco construye un enfoque que supla las falencias de la planificación tradicional: persiste en lo genérico y en la indefinición a la hora de leer e interpretar los fenómenos urbanos y su traducción espacial. Ello se debe, en parte, a que soslaya la dimensión física del territorio, por lo tanto, también de sus particularidades.

3. A MODO DE CIERRE

Decíamos al principio, que quizás los estudios del '70 y sus secuelas en los '80 hayan sido la última instancia de abordaje de la periferia en su complejidad. El aceleramiento del crecimiento urbano y la expansión hacia todas las direcciones complicó la situación de los territorios de borde y elevó a grados exponenciales los conflictos de la ciudad. Primero, La Padula denuncia la necesidad de regular las expansiones; dos décadas más tarde, se intenta redirigir ese proceso restringiendo el crecimiento a ejes de desarrollo y, finalmente, se descarta el modelo histórico *radiocéntrico* y se decreta otro, de carácter *policéntrico*. No es objeto de este trabajo analizar la imposibilidad del manejo de estos fenómenos, pero sí indagar cómo han ido reconfigurando los bordes urbanos desde sus primeras manifestaciones, además de evidenciar la recurrencia del tema que sigue integrando la agenda urbana de la ciudad.

Hasta bastante avanzado el siglo XX, Córdoba encuentra formas de abordar sus territorios periurbanos, desde concepciones modélicas más o menos precisas, hasta enfoques menos sistematizados. Sin embargo, en la práctica las periferias siempre configuraron ámbitos de conflictos. Los modelos, cuando existieron, dieron un orden teórico y una lógica de conjunto; las prácticas casi siempre estuvieron divorciadas de aquellos planteos. Así lo indica la cartografía colonial que representa con claridad un tipo de territorio periurbano determinado por el medio natural: la afirmación *se acata pero no se cumple* evidencia aquí, más que un acto de resistencia, la imposibilidad en nuestros contextos de llevar a la realidad el modelo indiano. Las expansiones del siglo XIX, las primeras más estructuradas respecto de una unidad organizativa y, las subsiguientes, que desvirtúan los modelos originarios, representan el primer capítulo de configuración espacial especulativa, en este caso, sobre la base del negocio de la tierra. Si el

accidente natural fue condición del borde urbano, una vez sorteado, el artificio expansivo no fue capaz de redefinirlo. Pero el siglo XX instala la necesidad de planificar y, aquello visto como signo de progreso, comienza a erigirse en una preocupación que continua hasta nuestros días: el crecimiento irracional de la mancha urbana y los enormes desequilibrios sociales y espaciales entre las periferias y las áreas de centralidad, además de un universo de temas asociados. Sobre esto, los planes urbanos han normado y construido formas de observar la ciudad y, en ella, los territorios de borde. Carrasco (1927) los concibe como especie de ámbitos de *oportunidad*, capaces del albergar atributos positivos (rasgo de gran actualidad, bajo un contexto diferente). La Padula (1954), advierte los peligros del crecimiento espontáneo y arroja la primera mirada técnica sobre el tema. Aunque moderno, su plan no puede encontrar los mecanismos adecuados para hacer de las periferias esos espacios abiertos de bucólica conformación. Pero, entre sus méritos, se encuentra la distinción, si bien genérica, de la periferia como área y el intento de encuadrarla en ciertos patrones de asentamiento.

La temática recobra interés en el Diagnóstico Tentativo cuando la expansión acelerada ya había configurado territorios difíciles de ordenar. Pese a ello, se presupone que una planificación centralizada, la fuerte dotación de equipamientos y el abordaje del problema habitacional le daría contención a aquello que se iba desdibujando inexorablemente. Asimismo, la identificación de patrones específicos y la consideración de prioridad expresan, en este estudio del '73, la urgencia de adoptar medidas a ese respecto. Pero parte de esos planteos caen en desgracia, sobre todo, aquellos vinculados al rol del Estado, de neto corte social y de redistribución de los beneficios urbanos; otros, persistieron hasta mediados de los años 80 cuando sucesivas ordenanzas, la mayoría vigente, dieron forma a los planteos de la década anterior.

Los intentos de dar especificidad a la periferia se diluyeron con bastante rapidez. La ansiedad por encontrar un modelo actual y la dificultad de lecturas más ajustadas de los fenómenos locales, explica en buena parte cierto reduccionismo en la comprensión de la ciudad. En los años 80 se dota a los barrios periurbanos de equipamiento social, aunque no se contribuye a una definición estructural de dichas áreas. En los años 90, el grueso de las intervenciones apunta, por un lado, a mejorar la accesibilidad y conectividad urbana, por otro, a la descentralización de la estructura. La primera busca intensificar las relaciones regionales en respuesta a los requerimientos de la creciente metropolización; la segunda, promueve la desconcentración administrativa a partir de la construcción de Centros de Participación Comunal, lo que implica un positivo avance sobre las áreas de borde, aunque muy alejado de sus objetivos de transformación estructural y de la posibilidad de una definición de políticas específicas destinadas a la periferia.²⁷

En su crítica a la planificación tradicional y en un contexto de crisis del paradigma normativo, la planificación estratégica no logra suplantar una visión genérica de la ciudad y de sus territorios de borde. Por el contrario se produce un desdibujamiento de lo físico en la concepción de ciudad, es decir, una “desvalorización de la dimensión espacial de los fenómenos urbanos” (Martínez de San Vicente, 2004:115). Y un ejemplo de ello es la persistencia en lo '90 de la definición de áreas urbanas del Plan Regulador de 1954, revisitada en los '80 -central, intermedia y periférica-; en ese sentido, lo que en el pasado fue innovador, en la actualidad constituye una peligrosa simplificación de una realidad cada vez más compleja. Por otra parte, el estímulo de la conformación de nodos de funciones centrales periféricos asume la tendencia a una ciudad con diversas centralidades, pero genera dudas respecto a una concepción de periferia librada a la proliferación de enclaves que prescindan de su entorno socioespacial y no contribuyan a cualificar entornos ni consolidar una estructura física.

Este racconto pone de manifiesto una serie de inquietudes. Por un lado, la dificultad de pasar al plano de la concreción el cúmulo de proyectos y acciones planificadas, lo que redundará en la notable recurrencia de aquellos a lo largo del tiempo. Las preocupaciones reaparecen con diversos formatos y modalidades discursivas, adquieren mayor o menor peso específico según el contexto, pero renuevan permanentemente su actualidad. Por otro lado, el interrogante acerca de la capacidad de la planificación urbana para incidir en la realidad física de la ciudad y viabilizar las transformaciones para un ajuste a nuevas demandas de equilibrio urbano y calidad de vida.

En los territorios periurbanos, mientras tanto, la anexión fragmentada de nuevas urbanizaciones, sean en la modalidad country o plan habitacional, la dificultad para configurar ámbitos funcional y socialmente integrados, la proliferación de villas de emergencia, la localización de grandes equipamientos tras la lógica única de una conectividad eficiente, el avance irracional sobre el suelo rural y la deficiencia en transporte público e infraestructura, son aspectos que, entre otros, sintetizan una imagen de la periferia actual. Esta realidad manifiesta más continuidades que rupturas históricas, donde lo genérico sigue constituyendo la mecánica de abordaje que dificulta su comprensión. Así, definir la periferia por oposición o por sus rasgos negativos, es renunciar a una mirada particular. Y esto tal vez evidencie otras renunciadas de mayor magnitud: la de pensar la ciudad a la cual se aspira.

1 Ver Dematteis, quien desarrolla un trabajo muy ilustrativo en el cual compara la suburbanización anglosajona con la latina (Dematteis, 1996)

2 Isabel Martínez de San Vicente (2004:113) advierte sobre la carencia de los estudios "clásicos" sobre proceso de urbanización y sus impactos en el territorio. En Córdoba, por ejemplo, es difícil encontrar estudios de planeamiento regional -comunes hasta hace un cuarto de siglo-. También acerca del área metropolitana, cuya presencia en toda agenda local de discusión urbana se contraponen con la ausencia de estudios a ese respecto: el Plan de Desarrollo Metropolitano (PLANDEMET, 1978) y el Esquema de Ordenamiento Metropolitano (EDOM, 1981) fueron trabajos inaugurales sobre el Área Metropolitana de Córdoba, retomados por el recientemente creado Instituto de Planeamiento Metropolitano (IPLAM) abocado al momento a la organización de los usos del suelo y vialidad.

3 En ese sentido, sobre la base de paradigmas como el consumo, las comunicaciones y lo ambiental, surgen nuevos programas como centro de espectáculos y entretenimientos, hotelería internacional, hipermercados y centros de compras; complejos universitarios, de oficinas y edificios inteligentes, barrios privados de viviendas aisladas o de torres residenciales; parques temáticos, recreativos, productivos o industriales, además de las redes de autopistas que garantizan la conectividad. Asimismo, paralelo a estos procesos, se observa la aparición de otras periferias, esta vez en las mismas áreas centrales, especies de inner city, típicas de las ciudades norteamericana en los '60, y de las europeas a partir de la segunda mitad de los '70, en muchos casos, revertido a partir de acciones de reurbanización más recientes.

4 Esta dualización acelerada evidencia la inexistencia de un contrapeso a partir de políticas públicas efectivas en materia social y habitacional, que lleva a interrogarse acerca del rol del Estado como garante de aquéllas y, más aún, acerca de quién hace la ciudad y quién diseña el nuevo entramado del espacio público y el espacio privado.

5 A decir de Rama, el plano mismo de la ciudad es más que un instrumento disciplinador, es reinención de una realidad otra: "ha sido siempre el mejor ejemplo de modelo cultural operativo. Tras su aparente registro de lo real, inserta el marco ideológico que valora y ordena esa realidad". (Rama, 1985:14).

6 Canal Feijóo, Bernardo (1951) Teoría de la ciudad argentina, citado por Adrián Gorelik (2004:62).

7 El Censo del año 1869 indica que en la ciudad habitan 34.458 habitantes. La crisis de 1890 produjo una caída en el nivel de crecimiento: el Censo de 1895 registra 54.763 habitantes, es decir, un incremento del 58% en un período intercensal de 36 años. En el lapso de las dos décadas siguientes, Córdoba alcanza los 134.935 habitantes, según el Censo de 1914, es decir un incremento del 146%, respecto del censo anterior.

8 Boixadós distingue entre urbanizadores del 70 y loteadores del 80. La diferencia reside en el aprovechamiento de los mecanismos provistos por el Estado liberal y en la aceptación o no de su intervención. En el caso de los urbanizadores del 70, se trata de la primera elite urbanizadora, ligada a la iglesia católica, cuyos integrantes actuaron en forma individual, en sociedad o desde la función pública para promover la acción planificada. Respecto a los loteadores del 80, se está frente a dos modalidades: por un lado, la urbanización por intervención directa del Estado provincial como parte de la política de saneamiento y ordenación de la tierra pública; por otro, la actividad urbanizadora privada que aprovechó la euforia de la coyuntura, adquiriendo grandes porciones de tierra, luego fraccionadas en lotes.

9 Dicho plano de 1890 es confeccionado por la Oficina Técnica dirigida por Ángel Machado. El plano fue dibujado por Jorge Weiler y se conoce como "Catastro Machado".

10 El Censo Municipal de 1906 registra 579 establecimientos industriales en la ciudad de Córdoba, una cifra en principio, exuberante. Si bien es evidente el proceso de industrialización sufrido en las últimas décadas, Ansaldo, sostiene que las fábricas no son más de 130, número al que arriba a través de un ajuste cualitativo de aquellas estadísticas, descartando los establecimientos de productos artesanales (Ansaldo, 2000).

11 Se plante, por ejemplo, alejar el desorden y la suciedad provenientes de los establecimientos industriales y del abastecimiento de productos, determinando radios liberados y desplazando lo incompatible a los bordes de la ciudad. Barracas de cuero, curtiembres y lavaderos de lana, deben estar a más de 25 cuadras de la Plaza Principal; las lecherías deben situarse al norte y los establecimientos de elaboración de aceites de animal, se prohíben en un radio de una legua. Las paradas de carretas y la carga y descarga de productos son trasladados a los barrios de borde, así como los mercados que, como espacios construidos, también hacen su aparición en las afueras del casco chico. De la misma manera, ciertos oficios como lavandería y prostitución, son prohibidos en el centro. Respecto del paisaje urbano se tiende a la uniformidad por sectores, estratificando la ciudad a través de medidas como la obligatoriedad de cercos, el tipo de fachadas, de aceras, etc. Se incentiva la erradicación de ranchos, conventillos y casas de inquilinato, pero sólo en el casco chico, estableciendo un radio libre de ellos. Por otra parte, servicios urbanos como el agua corriente, alumbrado y el sistema tranviario también producen espacios diferenciados por la presencia o ausencia y calidad de los mismos (Boixadós, 2000).

12 Honorio Mossi es una artista plástico italiano (Cambiano, 1861 - Tucumán, 1943). Arriba a la Argentina en 1889. Córdoba en el año 1895 es un óleo sobre tela de 0.50 x 1.95; integra la colección del Museo Provincial de Bellas Artes Emilio Caraffa, de la ciudad de Córdoba.

13 Benito Javier Carrasco es ingeniero agrónomo de Buenos Aires (1877 - 1958). Fue una de las principales figuras en los años de desarrollo de la urbanística en la Argentina. El plan para Córdoba, realizado por su Oficina Técnica, fue encomendado por Ordenanza N° 2859 de 1926 y aprobado por Decreto Municipal, el 26 de diciembre de 1927.

14 Cabe mencionar que en la Memoria y expediente urbano del Plan, Carrasco usa reiteradamente el término "periferia", ausente en general de los textos sobre ciudad, al menos hasta el inicio del siglo XX.

15 El plan presenta una planilla de estadísticas de rodados donde muestra el aumento y la disminución de vehículos en el próximo medio siglo. Mientras disminuyen los carros y las jardineras, crecen los camiones y el automóvil, estimando un auto por cada 31 habitantes para 1976.

16 Según el Plan, en 1926 Córdoba cuenta con un 4,85 por ciento de espacios libres respecto de su área urbanizada, calculada en 2.000 hectáreas (incluye el zoológico y los parques existentes). En la misma época, esa proporción es del 6 por ciento en Buenos Aires, 12 por ciento en París, 20 por ciento en Londres y 25 por ciento en Viena. Carrasco propone un fuerte incremento en la superficie de espacios libres equivalente al 14,20 por ciento del área urbanizada, es decir, 890 hectáreas de las 6.250 que abarcaría la nueva ciudad.

17 La Fábrica Militar de Aviones fue creada en 1927, según lo establecido en la Ley N° 11.226 de 1923, que autoriza a invertir fondos en el fomento de la industria metalúrgica y aeronáutica. Fue el primer gran complejo industrial instalado en Córdoba, que promueve la

actividad fabril local -en particular, lo metalmeccánico-, así como, la investigación y propagación de avanzados métodos de procesamiento y conocimientos tecnológicos. A partir de su transformación en IAME, diversifica su producción y se aboca a la fabricación de motores, automóviles, motocicletas, lanchas y veleros, paracaídas, maquinarias y herramientas diversas (Malatesta, 1997).

18 La Córdoba industrial, reúne importantes capitales y genera miles de puestos de trabajo asumiendo un rol hegemónico en la región: según el Censo Industrial de 1954, la ciudad concentra casi el 25 % de las industrias y el 42% del personal ocupado, respecto de los totales provinciales.

19 Para Germani, la modernización social es una categoría que se manifiesta a través de una enumeración de subprocesos complejos, entre los cuales destacan: movilización social, y su manifestación más típica, la urbanización; transiciones demográficas como disminución de las tasas de mortalidad y natalidad; cambios en la estructura familiar; en el sistema de estratificación, por ejemplo, la expansión de los estratos medios; alcances y formas de participación a partir de la extensión de los derechos civiles y sociales de los estratos bajos; la extensión de las formas modernas de consumo a estos mismo grupos, de la educación, etc.; reducción de la diferencias demográficas, económicas y socioculturales entre estratos y grupos sociales rural-urbanos y regiones, entre muchos otros (Germani, 1971).

20 Es notable el crecimiento poblacional de la ciudad de Córdoba, respecto del conjunto del país. Su tasa de crecimiento en el periodo 1914-1947 es 29,3 % frente al 20,4 % para el total del país. Se incrementa aún más la diferencia en los registros del período intercensal 1947-1960, donde la tasa local asciende al 30,6 % mientras que en el total nacional decrece al 17,2 % (Foglia, 1998).

21 Ernesto La Padula nace en Pisticci, Matera, Italia, en 1902 y fallece en Roma, en 1968. En 1949 se establece en la ciudad de Córdoba donde se desempeña como funcionario del Ministerio de Obras Públicas y asesor de la Municipalidad, entre 1949 y 1964. También es docente de la Escuela de Arquitectura, luego Facultad de Arquitectura y Urbanismo, donde introduce la disciplina urbanística y los principios de la arquitectura moderna.

22 Sin duda, aunque no explicitadas por él, la ascendencia disciplinar de La Padula es diversa. Se puede suponer que la influencia anglosajona, más allá de la aceptación generalizada en la época, le viene directamente por sus maestros de la Facultad de Arquitectura de Roma: Gustavo Giovannoni y Marcello Piacentini. Ambos, fuertes críticos del racionalismo, participaron de los radicales debates de las primeras décadas del siglo XX, que se produjeron en el ámbito romano, entre ciudad compacta y ciudad-jardín. Dos conocidos barrios jardín atestiguan la posición por ambos adoptada: Aniene, en Monte Sacro, Roma, diseñado por Giovannoni en 1920; y Garbatella, unidad autónoma diseñada en 1939, junto a Piacentini. Cabe aclarar, que las posturas antirracionalistas de este último se diluyeron con su repentina adhesión a la modernidad, en ocasión del primer proyecto para la Expo '42 de Roma (EUR), concretada bajo el auspicio de Mussolini (Ordeig Corsini, 2004).

23 Por Ordenanza N° 5465 del año 1968, se crea la Asesoría de Planificación Urbana (APU), responsable de desarrollar el Diagnóstico Tentativo. Entre 1968 y 1973, 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 abordan temáticas viales, de tránsito, reestructuración ferroubanística, definición metropolitana, villas de emergencia, distribución del comercio, espacios verdes, zonificación industrial, asentamiento general de la población, Centro Histórico. Más adelante se suman otros estudios de los cuales destacan, el de transporte masivo y el de costos de extensión de infraestructura.

24 Entre otras razones la alternativa a) es descartada porque ignora las relaciones metropolitanas, además de la rigidez del planteo y la dificultad de garantizar el límite máximo cuya flexibilización se plantearía tarde o temprano. La alternativa b), en cambio, es vista como superadora ya que no sólo aborda el problema del desarrollo espontáneo, sino que da solución a otras temáticas preocupantes: orienta el uso del suelo, favorece las relaciones funcionales, racionaliza la extensión de infraestructura, equilibra el espacio urbanizado con el de uso rural y recreativo, entre otros.

25 Se trata de las ordenanzas 8060/85 (fraccionamiento del suelo), 8133/85 (localización de actividades económicas y suelo industrial o asimilable), 8256/86 (ocupación del suelo), 8057/85 (ocupación del suelo y preservación de ámbitos históricos del Área Central), 8248/85 (preservación del patrimonio cultural y arquitectónico-urbanístico).

26 El papel del Estado en la construcción de una periferia dispersa se analiza en la investigación "La producción del espacio residencial en la periferia urbana de Córdoba: oportunidades y debilidades para una ciudad sustentable" (Subsidio SECyT, UNC, 2003), realizada por el equipo de investigadores de la FAUD, dirigidos por C. Marengo e integrado por C. Caporossi, F. Díaz Terreno, M. Liborio, M. Martínez, C. Peralta, C. Romo y V. Monayar.

²⁷ Una excepción destacable fue el Programa para el desarrollo integral del Área Ferreyra (PRODIAF), sobre la base de las problemáticas específica de un sector de la periferia sureste, en el marco del Plan Estratégico de Córdoba (PEC), 1997-1998.

BIBLIOGRAFÍA

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

ANSALDI, Waldo. *Una industrialización fallida: Córdoba, 1880 – 1914*, Ferreyra Editor, Córdoba, 2000.

BOIXADÓS, María Cristina. *Las tramas de una ciudad. Córdoba entre 1870 y 1895*, Ferreyra Editor, Córdoba, 2000.

BUSTAMANTE, Juana Lidia. "Presencia italiana en la Argentina", en *Documentos de Arquitectura Nacional -DANA-*, N° 28/29, Universidad Nacional del Nordeste, Resistencia, 1998.

CAPOROSSI, Celina, DÍAZ TERRENO, Fernando. "La periferia como desafío proyectual. El borde Este de la ciudad de Córdoba", en *X Seminario de Arquitectura Latinoamericana -SAL- "La ciudad latinoamericana"*, Universidad de la República, Montevideo, 2003.

CARRASCO, Benito J. *Córdoba, Plan Regulador y de Extensión. Memoria y Expediente urbano*, 1927. Ejemplar existente en la Biblioteca de la FAUD, UNC.

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, Nº 3, abril 2009.

CORBOZ, André. "La ciudad desbordada" en *Catálogo de la exposición "Ciudades: del globo al satélite"*, Barcelona, 1994.

DEMATTEIS, Giuseppe. "Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas", en *La ciudad dispersa*, Urbanitats 4, Barcelona, 1996.

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.

FOGLIA, M. Elena. *Bases para una historia urbana de la provincia de Córdoba. Reflexiones sobre los procesos históricos de ocupación del territorio. Teorías y modelos*, en Cuadernos de Estudio de la Maestría en Desarrollo Urbano, FAUD, UNC, 1998.

FOGLIA, M. Elena, DONICELLI, Mario, DÍAZ TERRENO, Fernando, PESTRÍN, Gabriela. *Diagnóstico y líneas estratégicas orientativas para el Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Córdoba*, Instituto de Planeamiento Urbano de Córdoba -IPUCOR-, Publicación Municipalidad de Córdoba, 2001.

GERMANI, Gino. *Sociología de la modernización. Estudios teóricos, metodológicos y aplicados a América Latina*, Paidós, Buenos Aires, 1971.

GORELIK, Adrián. *Miradas sobre Buenos Aires. Historia urbana y crítica urbana*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2004.

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

LA PADULA, Ernesto. "Lineamiento generales del Plan Regulador de la Ciudad de Córdoba", en *Folleto de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo*, UNC, 1957.

MALATESTA, Alicia. "La actividad industrial en Córdoba, 1930-1955", en MOREYRA, B., SOLVEIRA, B. (comp.), *Estado, economía y sociedad. 1880 – 1950*, Vol. I, Centro de Estudios Históricos, Córdoba, 1997.

MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel. "Políticas y planes urbanos: ¿figuras técnicas de un proyecto en transformación o expresiones de un deber ser?", en CUENYA, B., FIDEL, C., HERZER, H. (coord.), *Fragments sociales. Problemas urbanos en la Argentina*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2004.

ORDEIG CORSINI, José M. *Diseño urbano y pensamiento contemporáneo*, Instituto Monsa de Ediciones, Barcelona, 2004.

RAMA, Ángel. "La ciudad letrada", en MORSE, R., HARDOY, J. E. (comp.), *Cultura urbana latinoamericana*, CLACSO, Buenos Aires, 1985.

REESE, Eduardo, CATENAZZI, Andrea. "Desarrollo local en áreas metropolitanas. La construcción de estrategias de desarrollo local en las ciudades argentinas", en *Cuadernos de posgrado: módulo 3*, Universidad de General Sarmiento, Buenos Aires, 1998.

SASSEN, Saskia. "El complejo urbano dentro de una economía mundial", en *Revista internacional en Ciencias Sociales -RICS-*, UNESCO, Nº 139, 1994.