

Cabrera, Guillermina

**R.U.E.V.V.T. Recuperación y
urbanización de espacios vacantes
de las vías del tren**

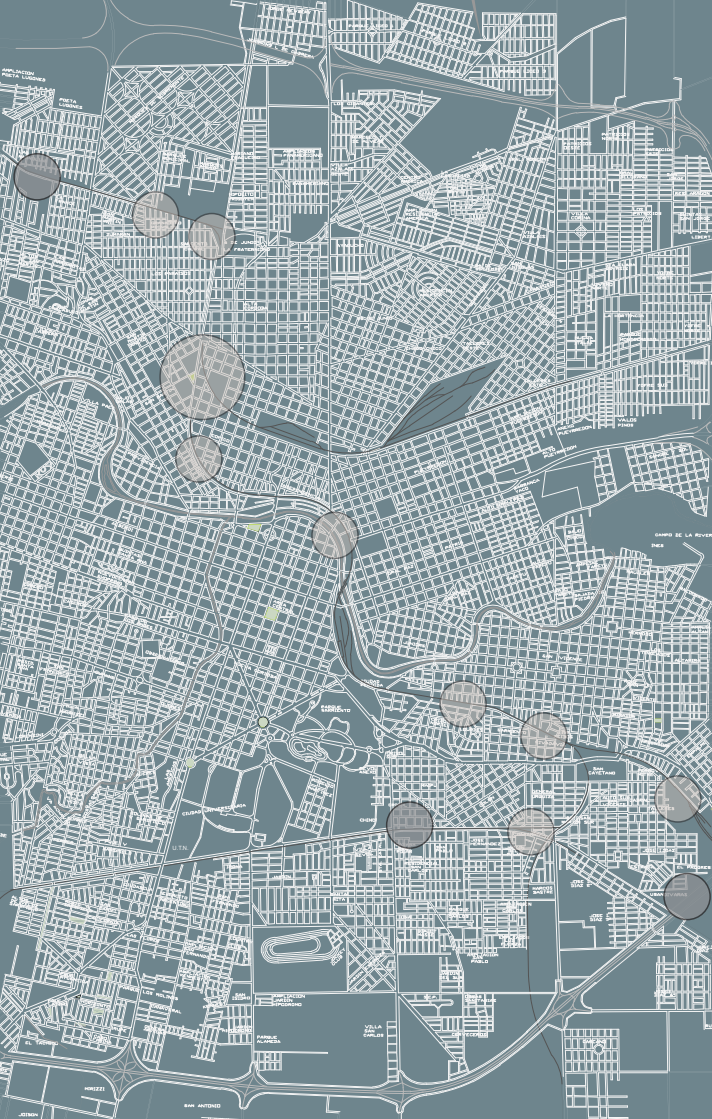
**Tesis para la obtención del título de grado de
Arquitecta**

Director: Santillán, José Ignacio

Documento disponible para su consulta y descarga en Biblioteca Digital - Producción Académica, repositorio institucional de la Universidad Católica de Córdoba, gestionado por el Sistema de Bibliotecas de la UCC.



[Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-No Comercial-Sin Obra Derivada 4.0 Internacional.](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)



R . U . E . V . V . T .

Recuperación y Urbanización de
Espacios Vacantes de las Vías del Tren

“No hay ninguna lógica que pueda ser impuesta a la ciudad; la gente la hace, y es ella, no los edificios, a la que hay que adaptar nuestros planes.”

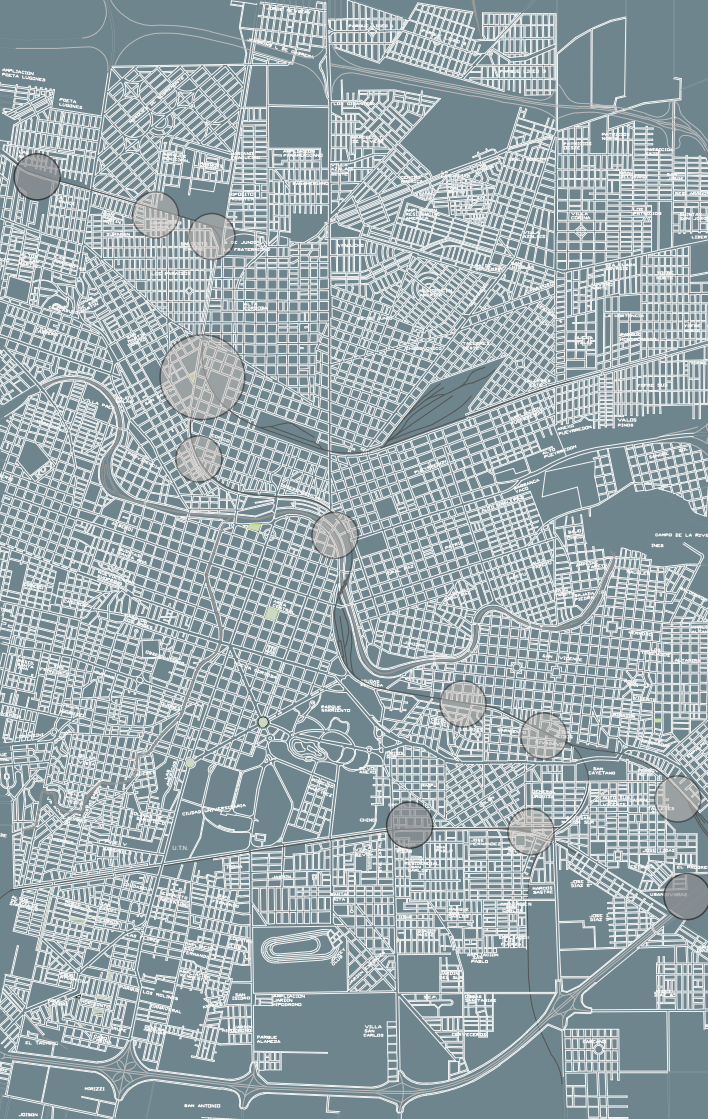
Muerte y vida de las grandes ciudades - Jane Jacobs

1. Introducción	3
2. Tema - Problema	5
2. Capítulo 1: Investigación y análisis	10
2.1 Análisis de sitio	11
2.2 Análisis de antecedentes	24
3. Capítulo 2: Propuesta	30
3.1 Objetivos	32
3.2 Propuesta de intervención	34
4. Bibliografía	55

Córdoba es una de las ciudades más antiguas de América del Sur, fundada en 1573. Ha experimentado un crecimiento urbano significativo a lo largo de los años. En sus primeras etapas, se desarrolló alrededor de su casco histórico, donde se encuentran los principales edificios y instituciones coloniales. Sin embargo, a medida que la población creció, fue necesario expandirse más allá de los límites originales.

Uno de los factores clave que influyó en la expansión y fragmentación urbana de Córdoba fue el río Suquía, que atraviesa la ciudad de este a oeste. Inicialmente, el río proporcionó agua y energía para el desarrollo de la ciudad, pero también creó una barrera física que dividió la trama urbana. Se construyeron puentes para conectar los diferentes sectores, pero el río siguió dividiendo la ciudad en áreas distintas.

Otro factor que contribuyó a la fragmentación urbana y social de Córdoba fueron las vías del tren. Durante el siglo XIX y principios del XX, el ferrocarril fue crucial para el desarrollo económico de la región, y las vías se extendieron por toda la ciudad. Estas dividieron aún más el tejido urbano, creando barreras físicas adicionales y limitando la accesibilidad y conexión entre diferentes partes de la ciudad.



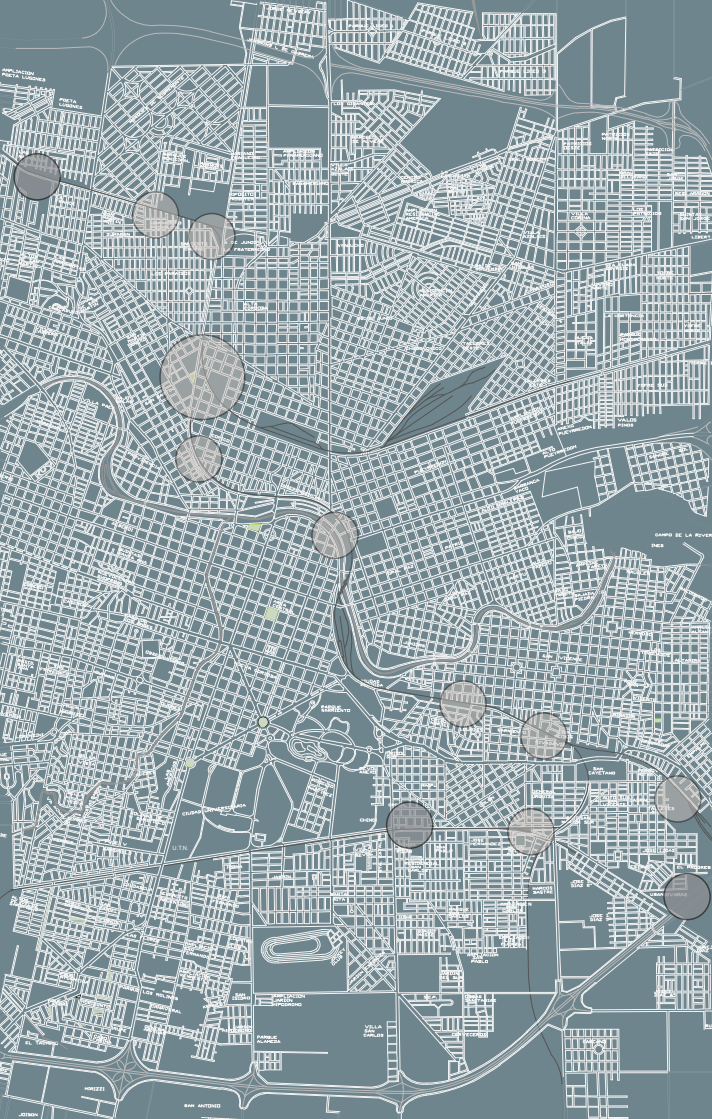
Conforme Córdoba siguió creciendo, se produjo una expansión urbana desordenada y dispersa. La falta de una planificación integral y la presión demográfica llevaron a la aparición de barrios informales y asentamientos precarios, especialmente en los márgenes de la ciudad. Esto contribuyó a la fragmentación social, ya que estos barrios a menudo carecían de infraestructuras adecuadas y servicios básicos.

Además, la construcción de autopistas y grandes avenidas también contribuyó al fraccionamiento de la trama urbana. Estas infraestructuras viales se construyeron para aliviar la congestión del tráfico, pero a menudo se planificaron sin considerar suficientemente su impacto en la conectividad urbana y la cohesión social. Las autopistas y avenidas dividieron barrios y comunidades existentes, aislaron áreas residenciales y comerciales, y crearon barreras físicas adicionales.

En el siguiente documento se evaluará la problemática de la fragmentación urbana y social causada por las vías del tren en la ciudad de Córdoba, Argentina, con el objetivo de

identificar las áreas más vulnerables de la ciudad. Se analizarán datos e indicadores relacionados con este problema.

Estas "burbujas" (áreas vulnerables) representan espacios desaprovechados en los laterales de vías férreas, dentro del territorio de Córdoba que luego son ocupados de manera desorganizada. Esto ha resultado en un desarrollo poco óptimo de estas zonas y ha generado dificultades tanto en la planificación urbana como en la calidad de vida de los residentes. En este estudio, se analizará y examinará uno de estos sitios en relación a su contexto inmediato, para comprender mejor los desafíos específicos que enfrenta, con el propósito de proponer su recuperación y reutilización para lograr un mejor uso del suelo y una mejor calidad de vida para los habitantes tanto del sector como del barrio circundante. Además, se busca generar una solución replicable para abordar el problema en otras "burbujas" similares.



TEMA - PROBLEMA

LAS VÍAS FÉRREAS EN LA CIUDAD: FRAGMENTACIÓN Y ESPACIOS BURBUJA

El ferrocarril en Córdoba surge en el siglo XIX. El primer tramo fue inaugurado en 1870, conectando la ciudad de Córdoba con la localidad de alta Córdoba que en ese momento no formaba parte de esta urbe.

El tren tuvo un papel fundamental en relación al desarrollo económico y social no solo en Córdoba sino en la región y el país, era un símbolo de conexión e innovación para las ciudades, y una pieza clave en el transporte de personas y mercancías, permitiendo impulsar el comercio e industrialización.

A pesar de esto, con el paso del tiempo y la aparición de nuevos transportes como el automóvil y la falta de inversiones en el sector, comenzó a pasar a un segundo plano.

Actualmente, el gobierno implementó medidas para su revitalización, como modernizaciones y mejoras en la infraestructura, aunque algunas quedaron abandonadas por la falta de actividades, en parte debido al interés por modificar y recualificar el medio de transporte en sí, pero sin mirar lo que estaba dejando sin uso, como los espacios que antes se utilizaban para mantenimientos y demás actividades que estos viejos móviles requerían pero los actuales no.

Debido a esta falta de uso de los sectores,

fueron ocupándose por asentamientos informales y creando estos “espacios burbuja” que se observan a lo largo de gran parte del tejido ferroviario de Córdoba.

Esta designación proviene de la manera de habitar de los residentes de la propia burbuja y los barrios que los rodean, y tiene que ver con una cuestión de deterioro, desconexión física y virtual, división e inseguridad. Todos estos tópicos los podemos resumir en el término “fragmentación urbana y social”.

Esta situación de fragmento es desfavorable tanto como para las personas como para los propios barrios ya que se ven afectados por una desvalorización económica debido a la inseguridad. Muchos eligen mudarse de allí, dirigiéndose a las periferias y agravando el problema de la extensa mancha urbana cordobesa, además de provocar que el barrio no alcance a desarrollarse en toda su capacidad, quedando estancados.

En cuanto al factor social, se puede observar una clara distinción de “bandos”. Por un lado están las personas de las burbujas, y por otro

los demás habitantes de la zona. Se tratan como células entrañas e independientes, que no forman parte del mismo sector, incrementando exponencialmente la desconexión, distanciamiento, y la mala relación de las personas, fomentando las brechas sociales.

Todos estos factores conllevan a problemas de inseguridad, convivencia, y hasta degradación ambiental, ya que estos lugares en su mayoría contienen basurales en sus perímetros, afectando la calidad de vida y la salud de todos en el sector. Esto nos lleva a ver no solo el problema de contaminación que afrontan, sino también el problema social relacionado a la falta de recursos educativos sobre el manejo de los residuos.

Estos asentamientos informales son producto de ocupaciones de tierra urbana vacante (de titularidad pública, desconocida, o de propietario ausente) de manera furtiva e ilegal. Se caracterizan por ser viviendas precarias autoconstruidas con materiales de desecho que sus propietarios juntan de la calle, y que son habitadas por personas de bajos recursos económicos.

Todos estos factores dan como resultado

una alta densidad poblacional, que crece mientras haya espacio para hacerlo, sin planificación, infraestructura y vivienda digna, ni servicios básicos como agua, luz, gas.

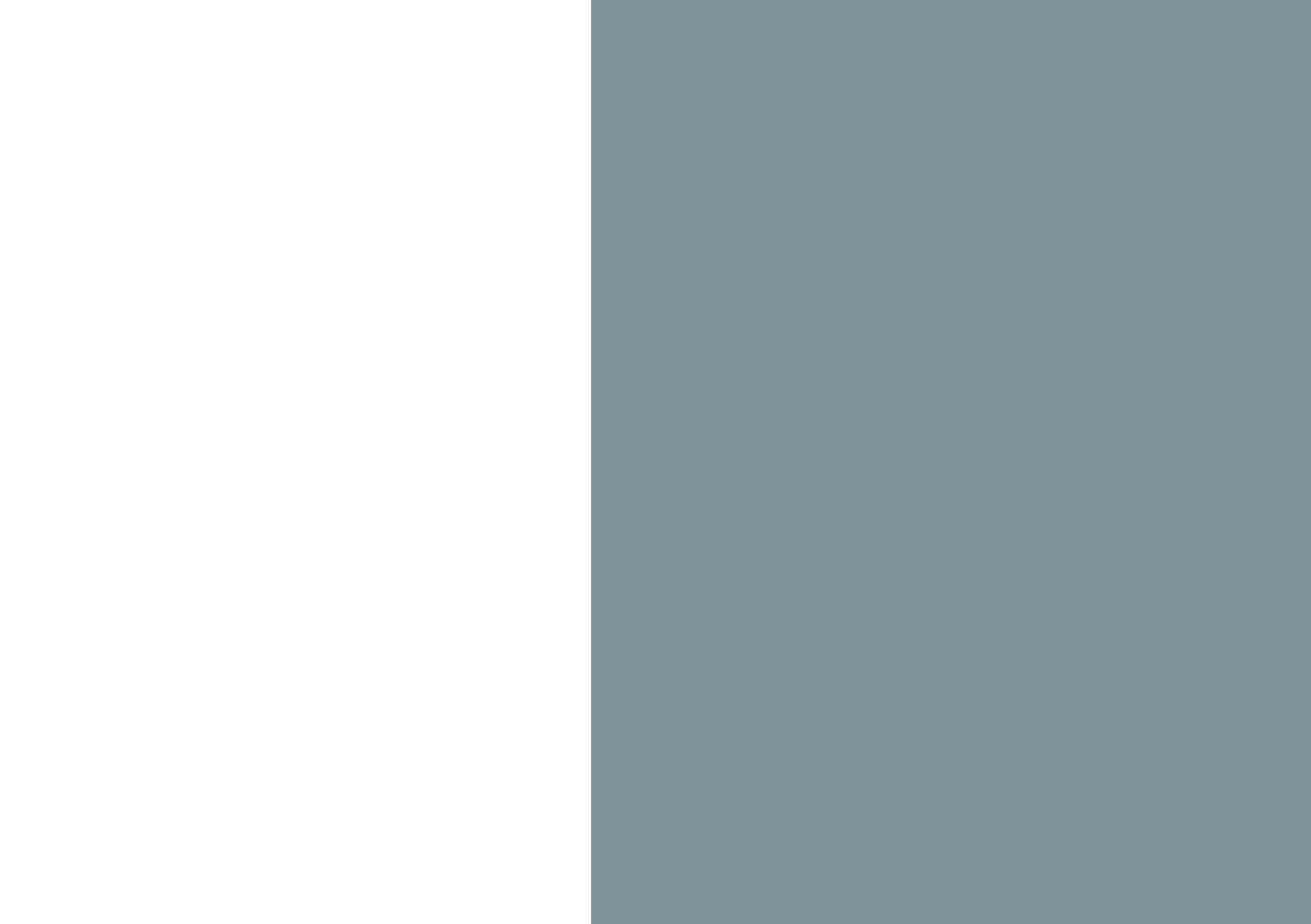
La manera de habitar dentro de los espacios burbujas está lejos de ser considerada digna, entendiendo la dignidad como el cumplimiento de estándares básicos que garantizan el bienestar y la calidad de vida, como la seguridad estructural de las viviendas, la conexión a servicios básicos como agua potable, electricidad y saneamiento, así como la gestión adecuada de residuos.

Estas personas viven en condiciones de hacinamiento, sin conexiones oficiales a servicios públicos básicos como electricidad y agua. En invierno deben evitar cualquier tipo de calefactores eléctricos ya que representan un inminente peligro de incendios, y en verano cuando el calor es insoportable la potencia del agua es mínima, ya que todos toman este recurso para refrescarse.

Por otro lado, en relación a los riesgos que corren las personas de estos lugares, se encuentran las vías del tren. Estas atraviesan los predios muy de

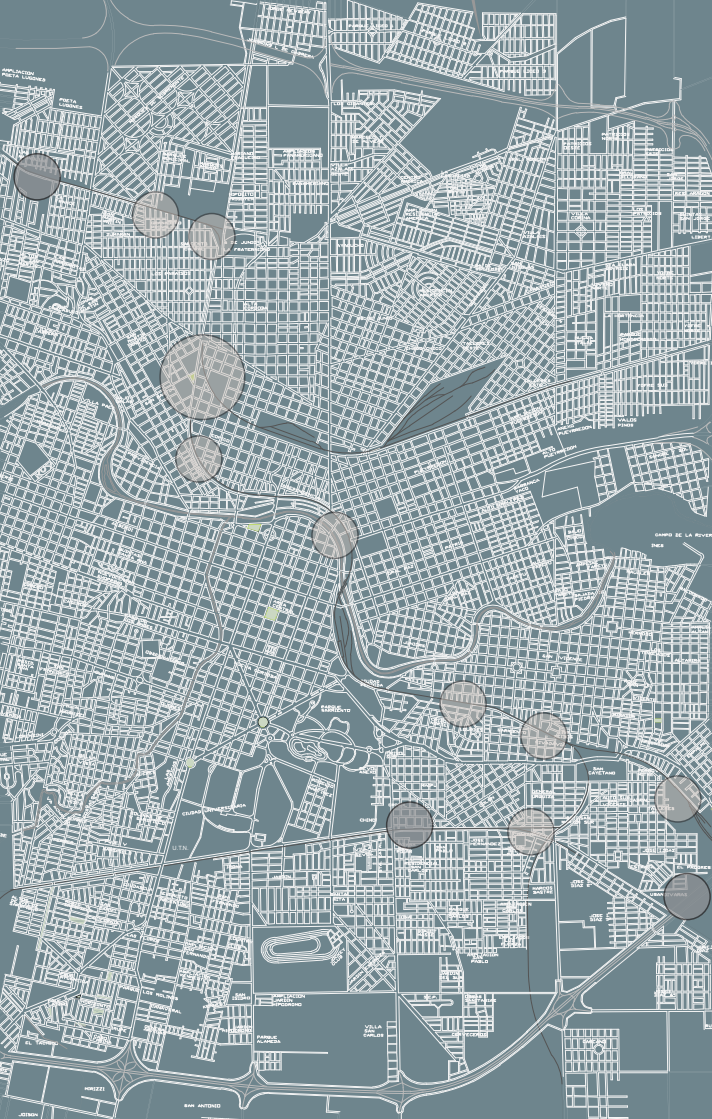
cerca, la distancia mínima de 15 metros por ley que debe existir entre las vías y las construcciones no existe, por lo que se observan situaciones de alto riesgo como las de pequeños niños jugando y andando en bicicleta sobre las vías férreas que están aun en funcionamiento actualmente.

Es necesario abordar de manera integral esta problemática, priorizando la planificación, la infraestructura adecuada y la provisión de viviendas dignas y servicios básicos para mejorar la calidad de vida de las personas afectadas



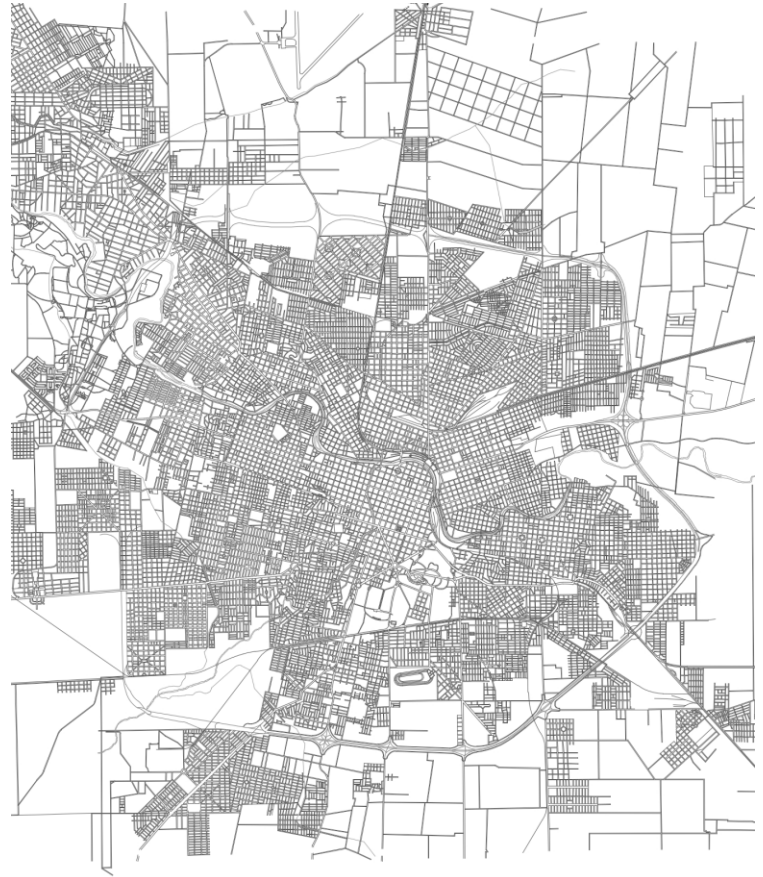
CAPITULO 1

INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS

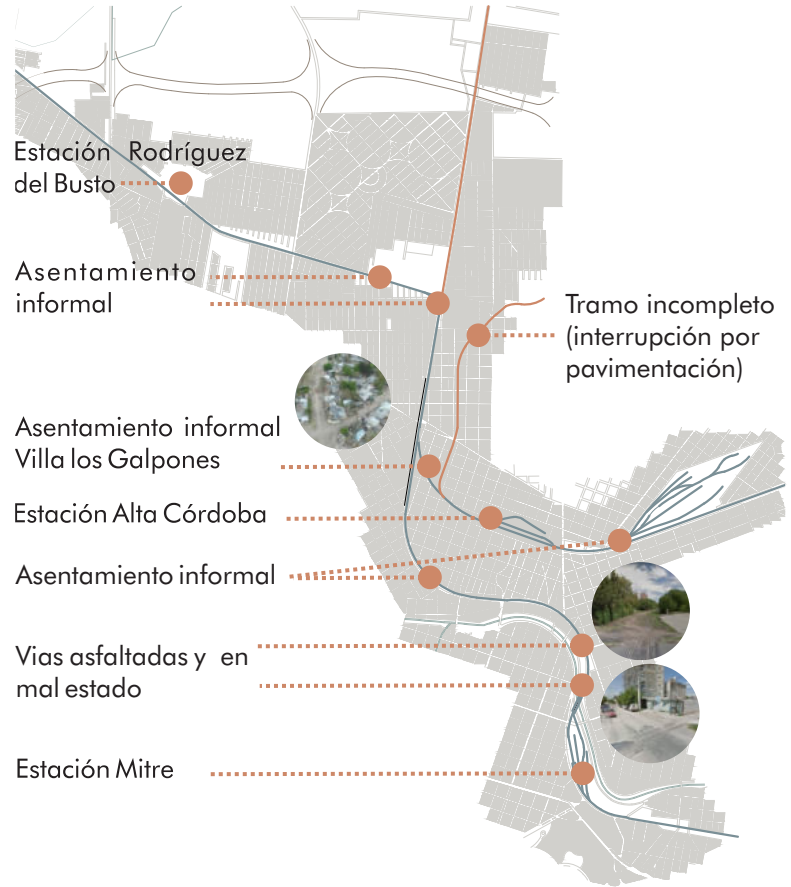
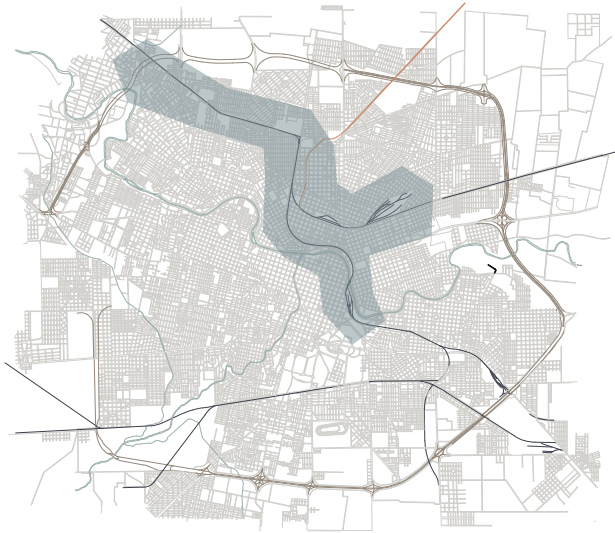


ANÁLISIS DE SITIO

LUGAR DE ESTUDIO:
**CIUDAD DE CÓRDOBA,
ARGENTINA**

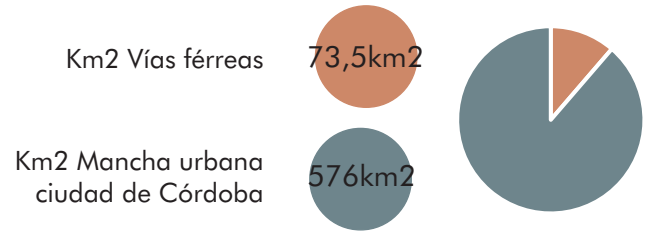


CIUDAD DE CÓRDOBA: EL FERROCARRIL



CIUDAD DE CÓRDOBA: **EL FERROCARRIL**

SUPERFICIE MANCHA URBANA Y VÍAS FÉRREAS



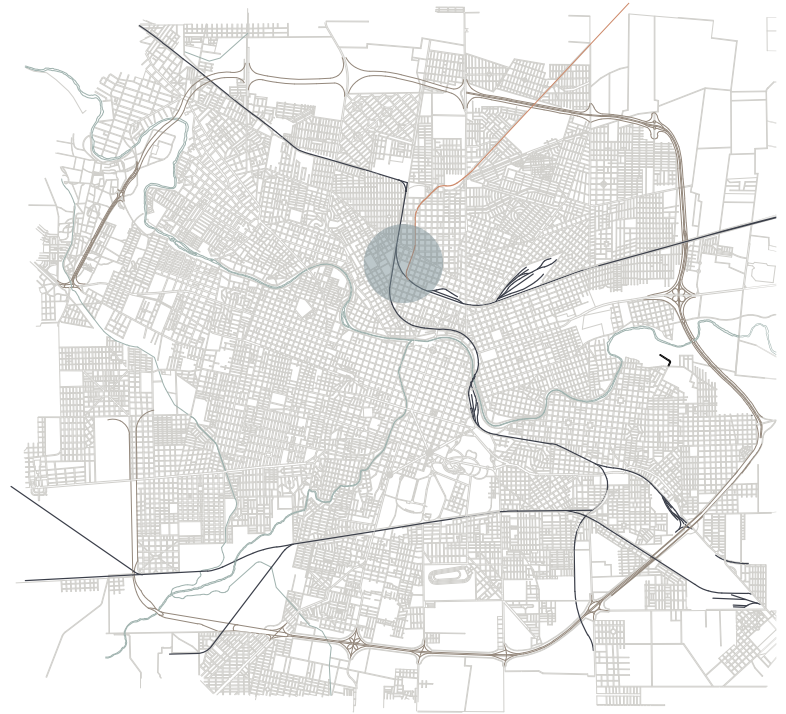
OCUPACIÓN DE ESPACIOS LATERALES DE VÍAS FÉRREAS



SITUACIÓN ACTUAL: **VILLA LOS GALPONES, LA TRIBU Y EX CERVECERÍA RÍO SEGUNDO**

La zona de estudio se encuentra en el barrio Alta Córdoba, cerca del límite con el barrio San Martín. En esta área, hemos identificado una de las "burbujas". La selección de este sitio se basa en su situación particular de desconexión, división, inseguridad y deterioro. La cercanía de los asentamientos al funcionamiento del tren representa un grave peligro para sus habitantes, además de la mala calidad de vida bajo condiciones muy lejanas a las que se podrían considerar dentro de una vivienda digna.

Por otro lado, existe una falta de conexión y descontento por parte de los residentes del barrio en relación al asentamiento. Aunque el predio Villa Los Galpones está ubicado dentro de Alta Córdoba, se trata como una entidad separada y ajena al sector. Esto genera una mala relación entre las partes, provocando

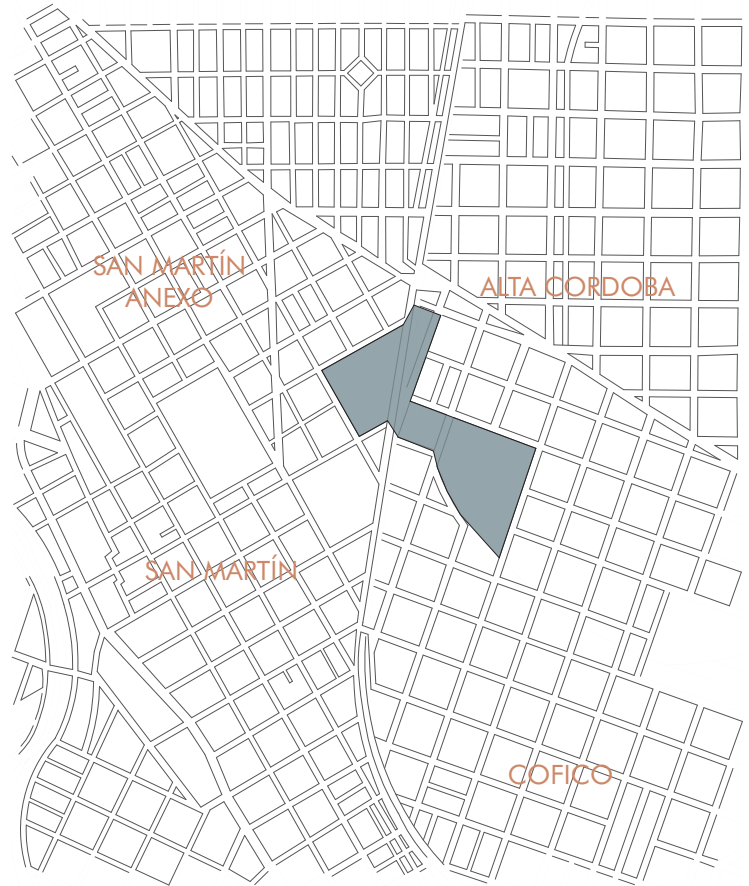


SITUACIÓN ACTUAL: VILLA LOS GALPONES, LA TRIBU Y EX CERVECERÍA RÍO SEGUNDO

desconexión y brechas sociales.

La cervecería abandonada en esta área presenta un amplio terreno sin uso y en deterioro, pero con potencial para su renovación, pero el área está contaminada. Los galpones se ha convertido en basurales, causando problemas de salud.

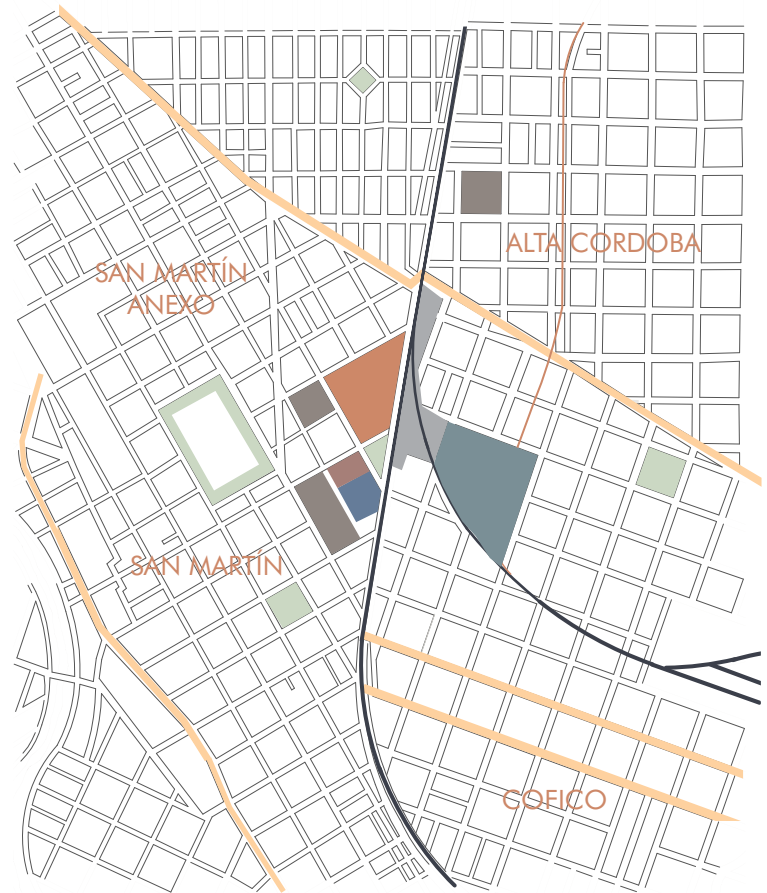
Es necesario tomar medidas para promover la conexión, la seguridad y mejorar la calidad de vida en el barrio, incluyendo soluciones de desarrollo inmobiliario, servicios básicos y acciones para mitigar la contaminación.





SITIO A TRABAJAR: USO DE SUELO Y MOVILIDAD

- Vías de tren
- Vías de tren tramo incompleto
- Vías automovilísticas principales
- Villa Los Galpones
- Asentamiento La Tribu
- Espacios verdes
- Ex cervecería Río Primero
- Escuela San Martín
- Polideportivo Municipal
- Complejos de viviendas



SITIO A TRABAJAR: USO DE SUELO Y MOVILIDAD

- Lotes en desuso / viviendas en venta
- Comercios relacionados a la gastronomía y de abastecimiento diario
- Otros comercios



SITIO A TRABAJAR: SITUACIÓN ACTUAL

FRAGMENTACIÓN URBANA

- Desconexión con el entorno, tratado como una célula no perteneciente aun cuando está dentro del barrio Alta Córdoba
- No desea integrarse al tejido y trazado del lugar, se encierra en si mismo
- Tendido ferroviario genera fraccionamiento del terreno que antes unía.
- Límite virtual y físico
- Edificaciones no interactúan con las vías si no que se cierran a estas.

CONTAMINACIÓN AMBIENTAL

- Basural a cielo abierto
- Residuos peligrosos y patógenos
- Crece sin control, carreros, fleteros y vecinos arrojan residuos sin pudor ni medida.
- Afecta a la salud y calidad de vida de las personas

SEGREGACIÓN SOCIAL

- Asentamientos extremadamente precarios que no cumplen con las condiciones de habitabilidad mínimas.
- Falta de sentido de pertenencia
- Discriminación por parte de los vecinos del barrio hacia los residentes del lote (robos, malos olores por basural, etc.)
- Barrios desconectados.



SITIO A TRABAJAR: SITUACIÓN ACTUAL



SITIO A TRABAJAR: DATOS E INDICADORES

LOS GALPONES

150 Viviendas aprox.

165 Familias aprox.

660 Personas aprox. (promedio 4 personas por familia)

45.800 Superficie total (m2)

100% Sin titulo de propiedad

LA TRIBU

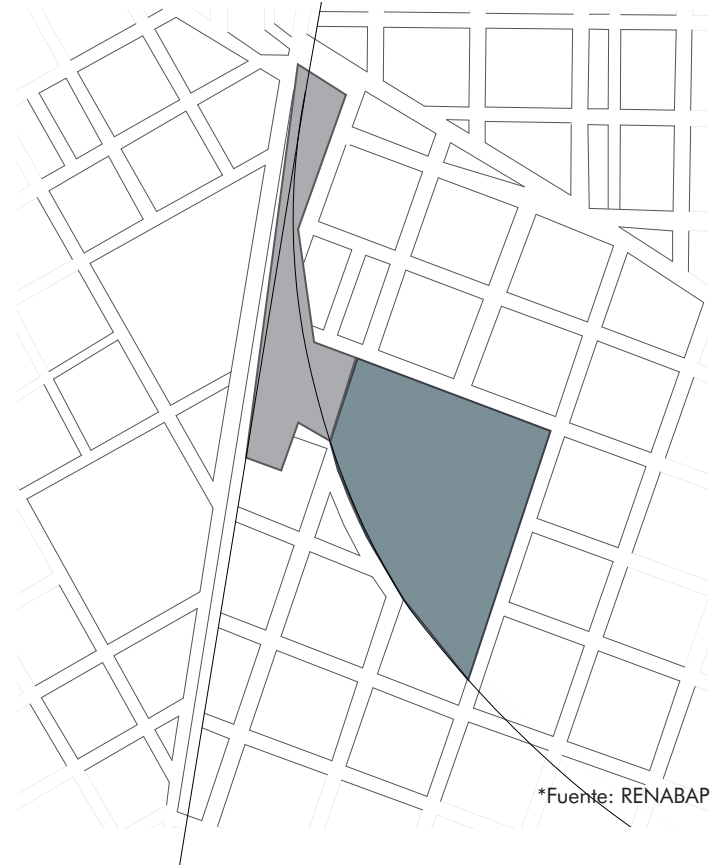
90 Viviendas aprox.

99 Familias aprox.

396 Personas aprox. (promedio 4 personas por familia)

29.167 Superficie total (m2)

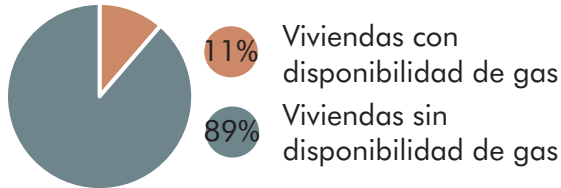
100% Sin titulo de propiedad



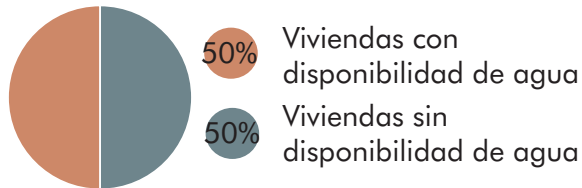
*Fuente: RENABAP

LA TRIBU:

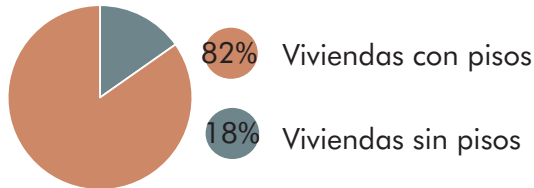
DISPONIBILIDAD DE GAS EN VIVIENDAS



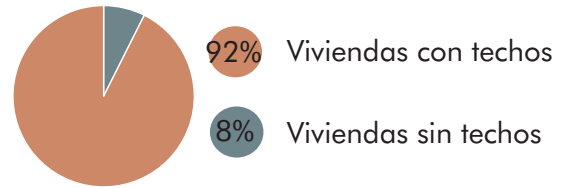
DISPONIBILIDAD DE AGUA EN VIVIENDAS



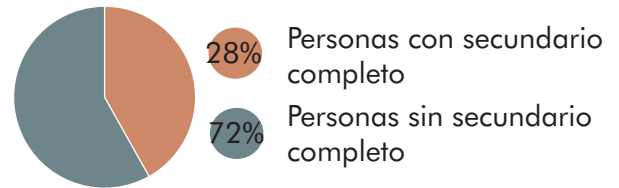
EXISTENCIA DE PISOS EN VIVIENDAS



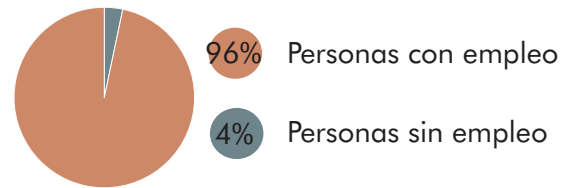
EXISTENCIA DE TECHOS EN VIVIENDAS



SECUNDARIO COMPLETO



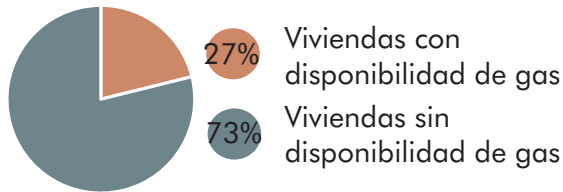
TASA DE DESOCUPACIÓN



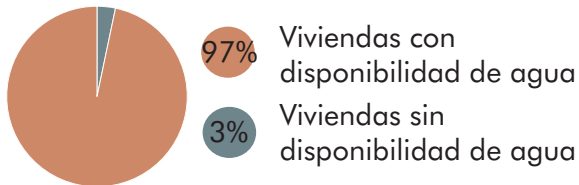
*Fuente: RENABAP

VILLA LOS GALPONES:

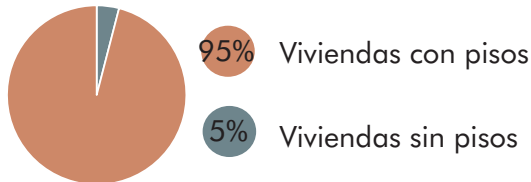
DISPONIBILIDAD DE GAS EN VIVIENDAS



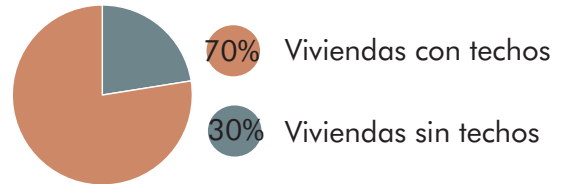
DISPONIBILIDAD DE AGUA EN VIVIENDAS



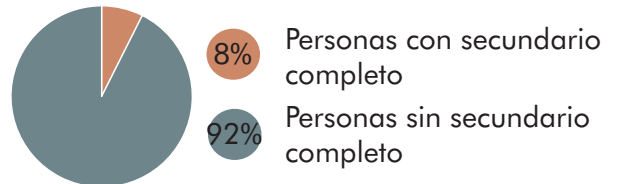
EXISTENCIA DE PISOS EN VIVIENDAS



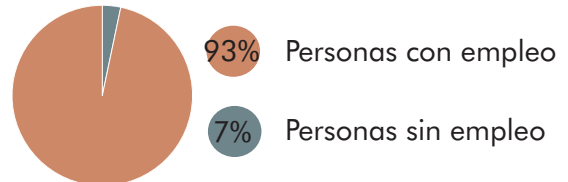
EXISTENCIA DE TECHOS EN VIVIENDAS



SECUNDARIO COMPLETO

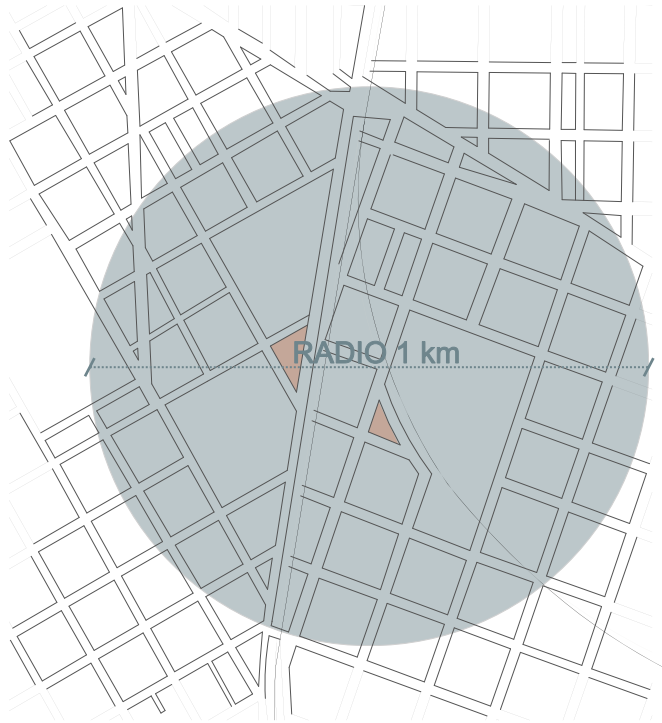


TASA DE DESOCUPACIÓN



*Fuente: RENABAP

SITIO A TRABAJAR: DATOS E INDICADORES



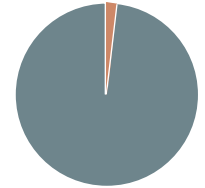
COMPOSICIÓN DE SUPERFICIES

Espacio verde habitable

0,7%

Espacio
construido/asfaltado

99,3%



Teniendo en cuenta un promedio de 4 habitantes por vivienda, se calcularon los metros cuadrados de verde aproximado por persona dentro del radio establecido.

Habitantes radio 1km:
6016



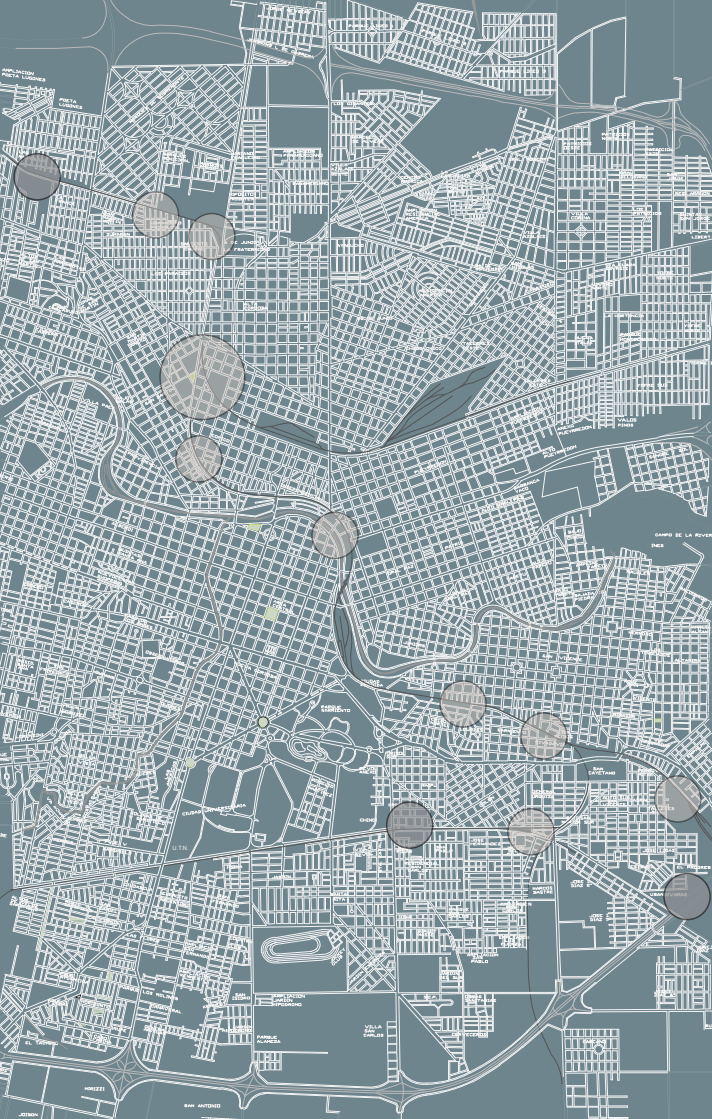
Espacio verde total radio
1km: 5000m²



Espacio verde total por
persona: 0,83m²
(Óptimo 10m² por cada
una)



DÉFICIT
8,3%



ANÁLISIS DE ANTCEDENTES

BUENOS AIRES, ARGENTINA: **BARRIO 31**

Estrategias:

1. Participación comunitaria: Involucrar activamente a los residentes en todas las etapas del proceso de reurbanización.

2. Mejora de la infraestructura: Ampliar y mejorar la red de agua, alcantarillado, electricidad y pavimentación de calles.

3. Vivienda digna: Construcción de viviendas formales y regularización de la tenencia de la tierra para garantizar viviendas adecuadas y seguras.

4. Mejora de los espacios públicos: Revitalización de parques y plazas, creación de espacios verdes y áreas de recreación para promover la cohesión social y crear un entorno urbano más inclusivo y atractivo.

5. Acceso a servicios y equipamientos: Garantizar el acceso equitativo a servicios básicos como centros de salud, escuelas, transporte público y áreas comerciales, a través de la construcción de infraestructuras y mejora de la conectividad.



BUENOS AIRES, ARGENTINA: **BARRIO 31**

6. Integración urbana y conectividad:

Mejorar la conectividad del barrio con el resto de la ciudad a través de infraestructura vial, transporte público y conexiones peatonales, rompiendo barreras físicas y sociales

7. Desarrollo económico y generación de empleo:

Programas de capacitación y formación laboral, fomento de emprendimientos locales y atracción de inversiones, para mejorar las condiciones de vida de los residentes y revitalizar el barrio.

8. Enfoque integral y a largo plazo: Enfoque integral que aborde la mejora de la infraestructura física y también los aspectos sociales, económicos y ambientales.

Estas estrategias, como la participación comunitaria, mejora de la infraestructura, vivienda digna, mejora de los espacios públicos, acceso a servicios y equipamientos, integración urbana y conectividad, desarrollo económico y generación de empleo, y enfoque integral y a largo plazo, son clave para abordar la reurbanización de barrios informales y promover un desarrollo urbano más inclusivo y sostenible.

ESPINHO, PORTUGAL (2002): **LA MARINHA DE SILVA**

Estrategias:

1. Diagnóstico y planificación integral:

Diagnóstico exhaustivo para comprender problemas y necesidades. A partir de esto, se desarrolló un plan integral que abordaba aspectos físicos, sociales y económicos de la rehabilitación urbana.

2. Participación comunitaria: Se involucró activamente a los residentes y partes interesadas en el proceso de toma de decisiones. Esto garantizó que las soluciones propuestas fueran acordes con las expectativas de la comunidad y promovió un sentido de apropiación y pertenencia.

3. Mejora de la infraestructura: Mejora de la infraestructura. Esto incluyó la renovación de espacios públicos, la instalación de servicios básicos como electricidad y agua, y la adaptación de la infraestructura a las necesidades actuales.

4. Revitalización de espacios públicos:

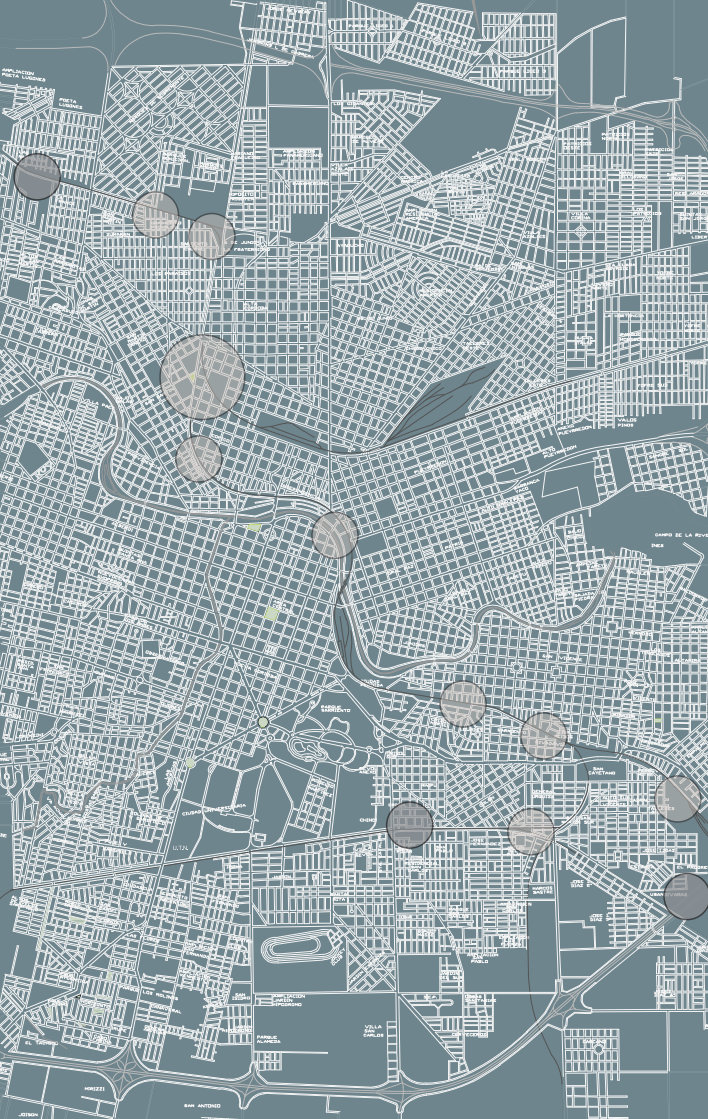
Creación de áreas verdes, parques, plazas y espacios de encuentro comunitario. Estos espacios fueron diseñados para promover la interacción social, el bienestar y la calidad de vida de los residentes.

5. Restauración del patrimonio: Se dio importancia a la preservación y restauración del patrimonio cultural y arquitectónico. Se identificaron y protegieron los elementos de valor histórico y cultural, y se llevaron a cabo trabajos de restauración y conservación para mantener su autenticidad y valor cultural.



CAPITULO 2

PROPUESTA



OBJETIVOS

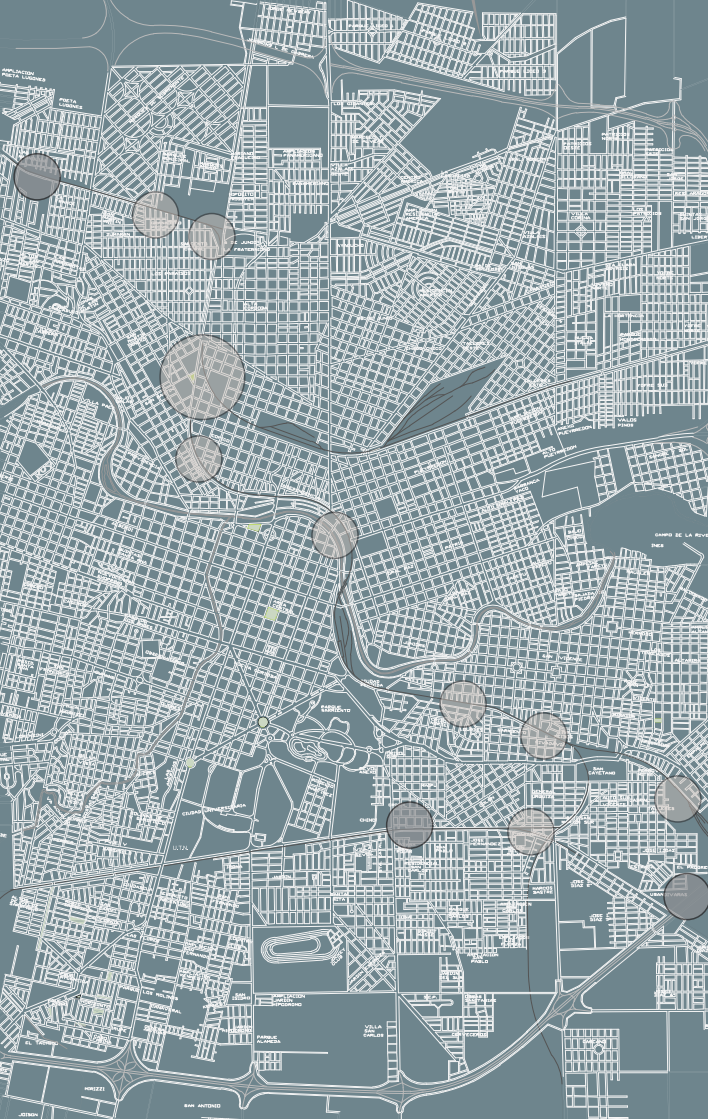
OBJETIVO GENERAL

Contribuir a la recuperación y urbanización de espacios vacantes generados por las vías ferroviarias afectados por fragmentaciones territoriales y sociales, a través de la refuncionalización de estas áreas consolidadas para invertir un proceso de decadencia económica, demográfica y social. Incluyendo indicadores como espacios verdes, vivienda digna, y lugares que fomenten el esparcimiento, comercio, y ocio, en función de producir inclusión urbana y social, así como el potencial desarrollo de estos sectores.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Identificar y analizar el “sitio burbuja” mas desconectado de su contexto social y urbano inmediato de la ciudad de Córdoba, a través de los indicadores mencionados.

2. Proponer un proyecto urbano y arquitectónico que brinde una respuesta al déficit de espacios verdes , lugares de esparcimiento, y desarrollo inmobiliario en la zona, así como a la falta de sentido de pertenencia e inclusión de las villas “Los Galpones” y “La Tribu”.



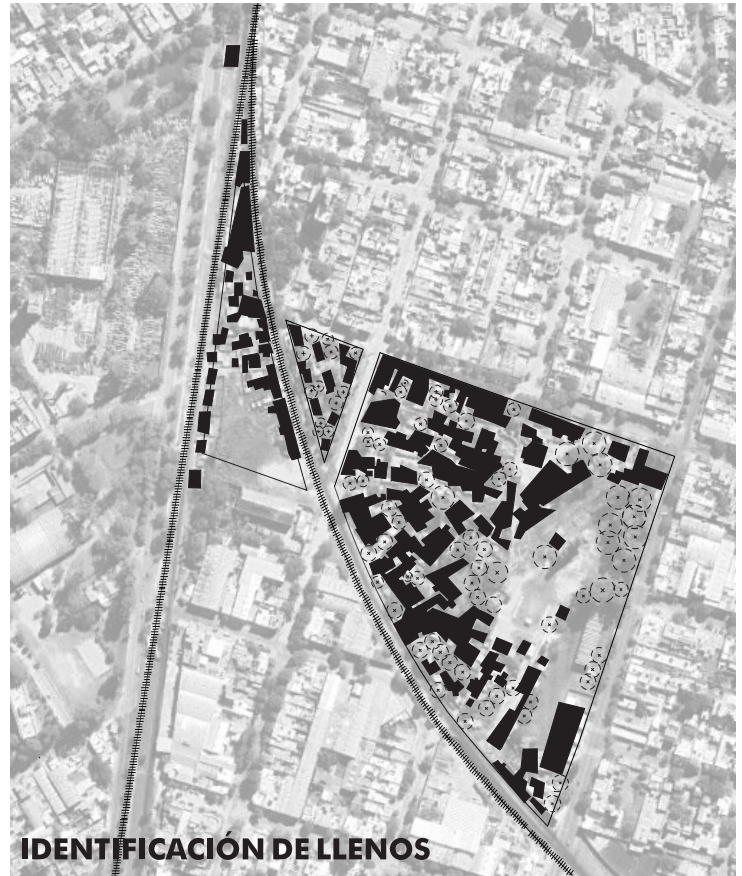
PROPUESTA DE **INTERVENCIÓN**

PROPUESTAS DE DISEÑO: CRITERIOS DE DISEÑO

LLENAR PARA VACIAR Y VACIAR PARA LLENAR

La propuesta de reurbanización para Villa Los Galpones y La Tribu busca transformar el plano urbano invirtiendo el enfoque tradicional de llenos y vacíos. En lugar de simplemente ocupar el espacio por completo y de un vez, se plantea utilizar los vacíos estratégicamente como áreas de implantación gradual. Esto evita desalojar totalmente a los habitantes y en su lugar propone trasladarlos por etapas a medida que se construyen nuevos edificios.

Además, esta estrategia ofrece la oportunidad de involucrar activamente a los residentes desde las etapas iniciales, teniendo en cuenta sus necesidades y opiniones, lo que fomenta la participación comunitaria y garantiza que el proyecto se adapte a las demandas y aspiraciones locales.



En resumen, se busca una transformación progresiva y participativa, donde se aprovechan los espacios vacíos existentes como áreas de implantación gradual. Esta estrategia valora y respeta la identidad y las redes comunitarias, involucra a los residentes desde el inicio y busca mejorar la calidad de vida de todos los habitantes. Con mejoras en infraestructuras, servicios y espacios públicos, se aspira a crear un entorno urbano inclusivo, sostenible y equitativo.

DISEÑAR TENIENDO EN CUENTA LA FORMA DE VIDA DE LOS HABITANTES

Para el diseño de las viviendas, resulta crucial tener en cuenta el estilo de vida de los habitantes, sus interacciones sociales y sus necesidades específicas. El diseño debe reflejar estas dinámicas, necesitará espacios que fomenten la conexión social, la funcionalidad y la adaptabilidad. Priorizando soluciones simples y eficientes, se busca crear viviendas que brinden comodidad y mejoren la calidad de vida, sin perder de vista la realidad y los recursos disponibles



NECESIDAD DE NUEVOS ESPACIOS DE OCIO, JUEGO Y DESCANSO

En la visita al sitio al entrevistar a diferentes personas que viven el barrio, pudimos detectar un problema en común que la mayoría de ellos mencionaba. Se trata del colapso de la Plaza Rivadavia, la cual quedo pequeña para el barrio Alta Córdoba.

Los habitantes explicaban, que la plaza existente no es lo suficientemente grande como para abarcar a toda la zona, por lo que en fines de semana cuando todos desean salir a descansar, hacer deporte y los chicos quieren jugar, la misma se encuentra repleta de gente, haciendo que muchos decidan dejar de ir.

Para darle una respuesta a esta necesidad, se decide utilizar una parte del sector seleccionado para desarrollar un parque que permita equilibrar el 8,3% de déficit de espacio verde (tomando 10m² por persona como lo optimo).

Se tendrán en cuenta criterios como: áreas verdes amplias, con vegetación abundante que proporcionen sombra y un ambiente natural y

contribuyan a crear un ambiente relajante y agradable. Debe ser accesible para personas de todas las edades y habilidades, y ofrecer variedad de equipamientos y actividades recreativas diferentes grupos de personas (juegos infantiles, canchas deportivas, pistas para correr, áreas de picnic, espacios culturales al aire libre, zonas de descanso cómodas, como bancos, áreas con sombra. Esto fomenta la participación y el disfrute de todos los visitantes

INTEGRACIÓN URBANA Y SOCIAL

La integración social y urbana debe fomentarse mediante la mixtura de usos, combinando viviendas, comercios, espacios de trabajo y áreas recreativas en un mismo lugar. Esto crea oportunidades para la interacción y el encuentro entre personas de diferentes antecedentes y estilos de vida, fomentando la diversidad y la integración social.

Los espacios públicos inclusivos que fomenten la interacción y participación de todos los ciudadanos, pueden ser puntos de encuentro para actividades comunitarias, eventos culturales y deportivos, promoviendo la convivencia y el sentido de pertenencia.

Garantizar el acceso equitativo a infraestructuras y servicios básicos, como agua potable, electricidad, saneamiento, transporte público y educación.

Involucrar activamente a los residentes en el proceso de toma de decisiones y diseño del proyecto de urbanización. Esto se puede lograr a través de consultas públicas, talleres participativos y grupos de trabajo que permitan a los ciudadanos expresar sus preocupaciones y aspiraciones para su comunidad. La participación ciudadana fomenta el empoderamiento de los residentes y contribuye a la creación de un sentido de propiedad y responsabilidad sobre el desarrollo de su entorno.

VIVIENDA DIGNA Y CALIDAD DE VIDA

Promover la construcción de viviendas asequibles y de calidad para garantizar que todas las personas, independientemente de sus ingresos, puedan acceder a una vivienda digna. Esto ayuda a evitar la segregación socioeconómica y fomenta la mezcla de diferentes grupos sociales en una misma área, fortaleciendo la integración y la cohesión comunitaria.

Características de la vivienda digna:

- 1.** Seguridad estructural.
- 2.** Habitabilidad adecuada.
- 3.** Acceso a servicios básicos.
- 4.** Suficiente espacio habitable.
- 5.** Buena calidad de los materiales de construcción.
- 6.** Condiciones de salubridad.
- 7.** Accesibilidad para personas con movilidad reducida.
- 8.** Privacidad y seguridad personal.
- 9.** Localización adecuada, cerca de servicios y empleo.
- 10.** Asequibilidad y accesibilidad económica.

PROPUESTA URBANA: IMPLANTACIÓN

Se toma el concepto del diseño urbano basado en la sectorización de usos.

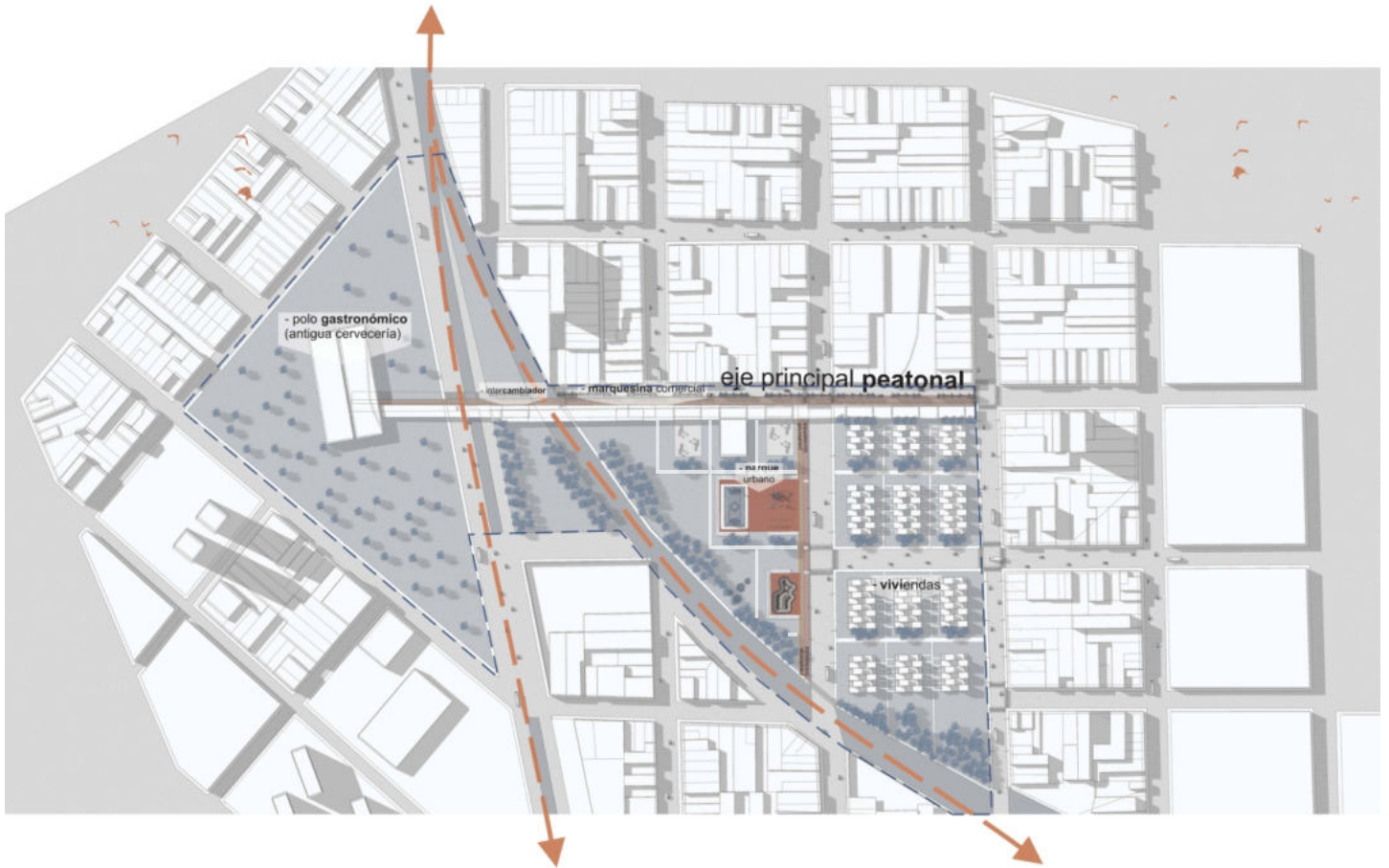
Al organizar de esta manera los espacios, se permite ordenarlos y optimizar el uso del suelo disponible al asignar áreas específicas para actividades residenciales, comerciales, y recreativas. Evitando la dispersión aleatoria de funciones y aprovecha de manera más eficiente el suelo urbano.

Además, fomenta la vida comunitaria al generar oportunidades de interacción social entre personas de diferentes edades, culturas y estilos de vida. Al tener áreas mixtas, se reduce la dependencia del automóvil y se promueve el uso de modos de transporte sostenibles, lo que beneficia la movilidad, reduce la congestión del tráfico, las emisiones de gases de efecto invernadero y mejora la calidad del aire.

PROPUESTA URBANA: IMPLANTACIÓN

- Parque urbano
- Patio gastronómico
- Intercambiador
- Marquesina comercial
- Viviendas





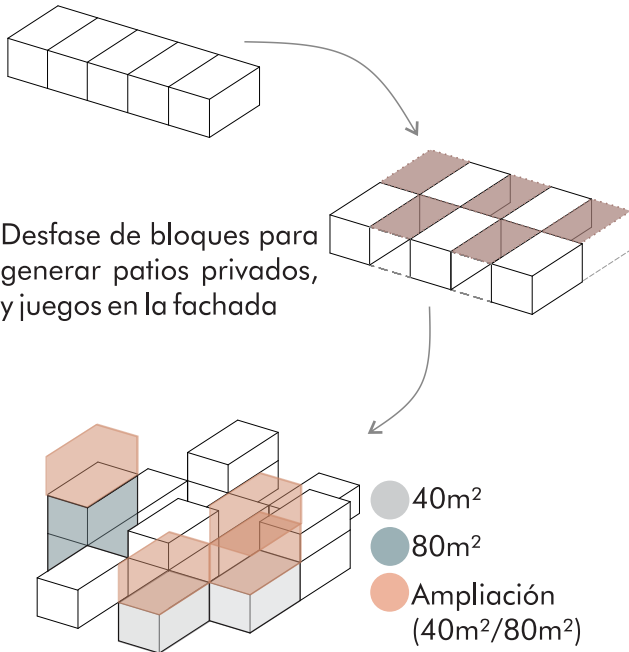
PROPUESTA URBANA: VIVIENDAS

El proyecto de viviendas se basa en el criterio de mantener a la mayor cantidad de gente en su espacio original de hábitat, debido a que muchos de ellos tienen lazos sociales y trabajos en el área, pero dando una calidad de vida mayor para los mismos.

Se logra reubicar dentro del lote al 65% de habitantes totales, equivalente a la población del sector de villa los galpones, mientras que el resto se distribuye en los lotes disponibles más cercanos al terreno.

La idea de mantener a los asentamientos juntos, radica en el intento de mantener las relaciones interpersonales que existen entre los habitantes, y en la búsqueda de una mejor calidad de vida ya que en la actualidad se vive en su mayoría en condiciones de hacinamiento. De esta manera logramos darle los espacios abiertos que podría necesitar cada vivienda, y entre sí a su vez.



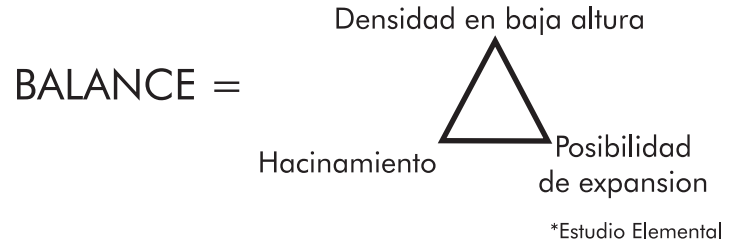


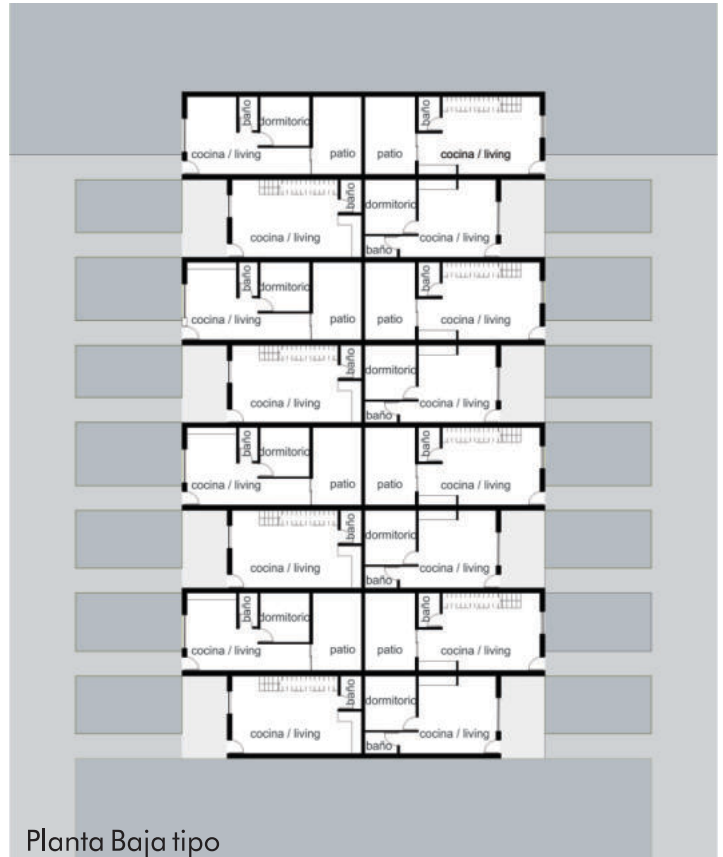
Crecimiento diferencial permite personalizar, fomentar el sentimiento de pertenencia y generar una vista heterogénea

Se desarrollan en módulos de 40m² y 80m². Los más pequeños, se piensan de manera en que puedan expandirse 40m²/80m² más dependiendo del módulo entregado en primera instancia (un dormitorio o dos), auto construyéndolos dentro de la propia estructura.

La expansión ocurrirá gracias al diseño y no a pesar de él, dando lugar a los desarrollos individuales, de modo que consigamos una personalización del lugar y no el deterioro del barrio.

Se busca una baja altura de las construcciones, para que puedan integrarse al entorno y generar una sensación de comunidad, sin llevarlo hasta una situación de hacinamiento, ya que cada unidad cuenta con el espacio adecuado a cada tamaño de familia.

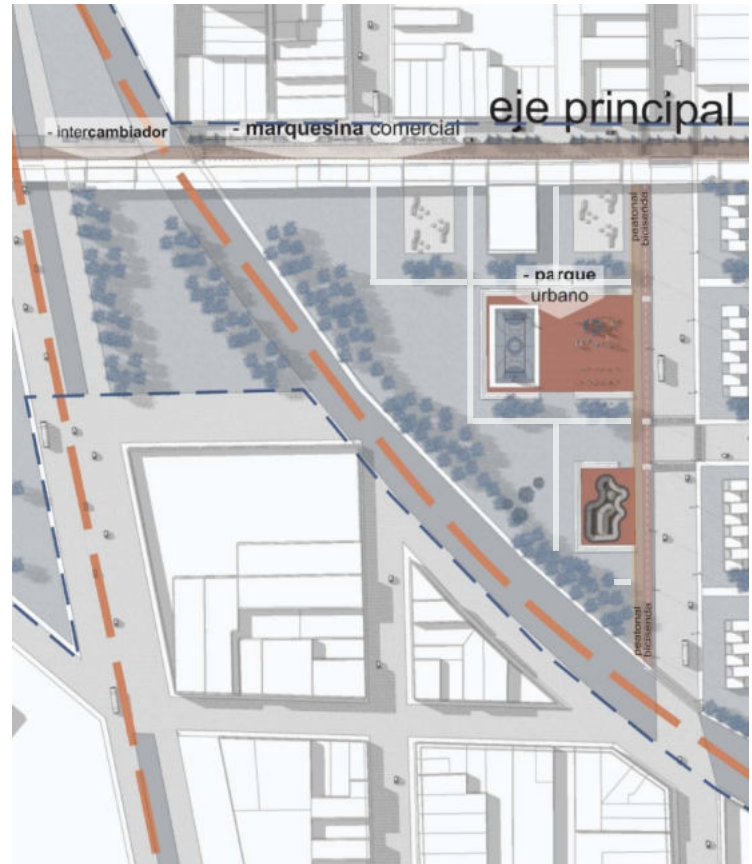




Planta Baja tipo

PROPUESTA URBANA: PARQUE

El parque urbano busca satisfacer las necesidades planteadas por los residentes del barrio en cuanto a un espacio verde adecuado. Con su ubicación conveniente, áreas de interacción social, variedad de actividades y servicios para el disfrute de todos, se crea un entorno que promueve el contacto con la naturaleza y fortalece el sentido de comunidad en el barrio



PROPUESTA URBANA: PARQUE

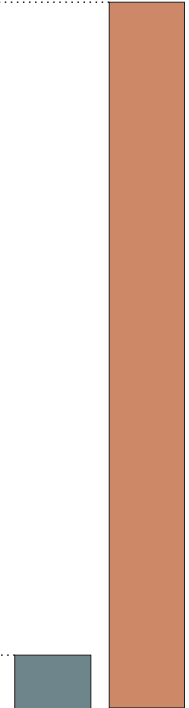
AUMENTO DE ESPACIO VERDE EN UN RADIO DE
1 KM CON EL PARQUE URBANO

Propuesta
75000m²

- Habitantes radio 1km: 6016
- Espacio verde total radio 1km: 75000m²
- Espacio verde total por persona: (Óptimo 10m² por cada una)

12,5m² por persona

Actual
5000m²



PROPUESTA URBANA: MARQUESINA COMERCIAL

El sector comercial longitudinal se ubica estratégicamente en el eje principal, que anteriormente se encontraba degradado y con numerosas propiedades abandonadas. La implementación de la marquesina comercial tiene como objetivo revitalizar el corredor y proporcionar un espacio comercial que, tras un análisis de los usos de suelo actuales, se identificó como escaso en la zona. Además, contribuye a mejorar la seguridad del área, ya que se establecen horarios variados y continuo movimiento

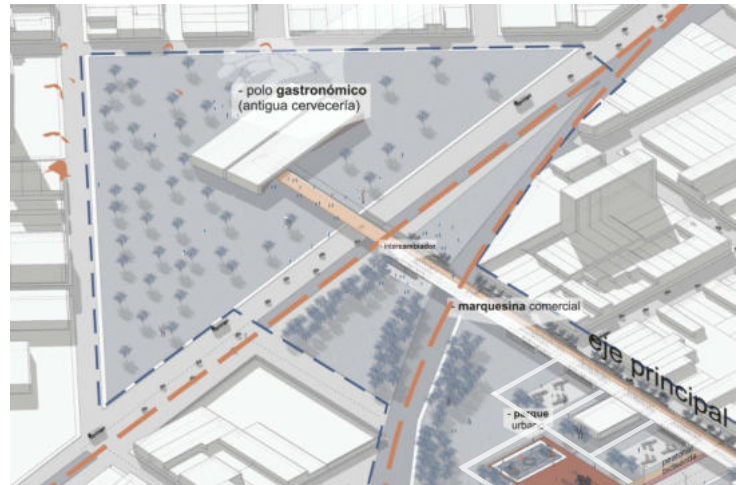


PROPUESTA URBANA: POLO GASTRONÓMICO

Se propone la transformación de un espacio histórico en un vibrante polo gastronómico, con la idea de convertirlo en un condensador urbano. El objetivo principal es preservar la historia del lugar y darle una nueva vida a través de la gastronomía, para lo cual se crearán diversos restaurantes y bares en el interior del edificio, cada uno con su propio estilo y propuesta culinaria.

Además, se planifica el diseño de una plaza seca amplia en los alrededores del edificio, la cual cuenta con áreas de descanso, mesas al aire libre y zonas verdes. Esta plaza será el escenario ideal para eventos al aire libre, ferias gastronómicas y otras actividades que fomenten la interacción social, contribuyan al desarrollo económico del barrio y creen oportunidades de empleo para los habitantes del barrio.

La principal intención que atraiga tanto a residentes como a turistas y mantener un flujo constante de personas durante todo el día y la noche.



PROPUESTA URBANA: INTERCAMBIADOR

El intercambiador de movilidad esta ubicado estratégicamente en un sector intermedio entre los barrios Alta Córdoba y San Martín, y a su vez entre las dos vías del tren, lo cual permite un fácil acceso a los mismos que provienen tanto de la estación Belgrano y la estación Mitre.

Además, se piensa de manera en que no solo sea un punto de conexión de transporte, sino también como un espacio público y comunitario que promueve la interacción social y fortalece el sentido de comunidad.

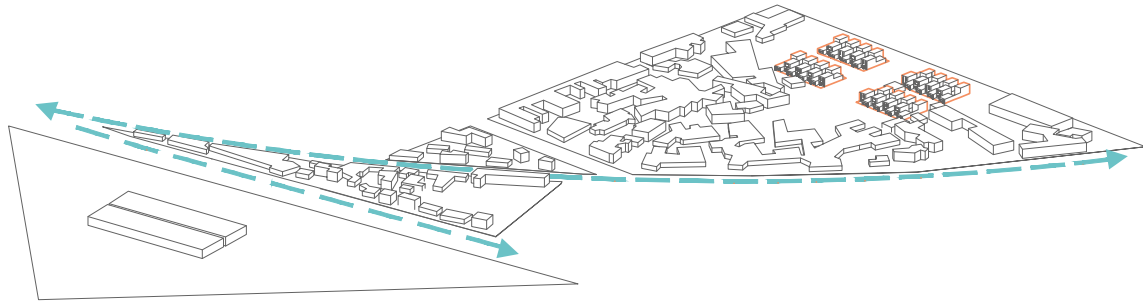
Dentro del intercambiador, encontramos áreas de descanso rodeadas de zonas verdes, donde los residentes pueden relajarse y disfrutar de un entorno tranquilo.



PROPUESTA URBANA: ETAPAS DE DESARROLLO

ETAPA 1

Consta de la construcción de 4 bloques de 16 viviendas cada uno, los cuales se implantan en vacíos existentes dentro del terreno. Permitiendo que los habitantes del lugar continúen con su vida cotidiana sin necesidad de ser reubicados hasta el desarrollo total de los mismos.

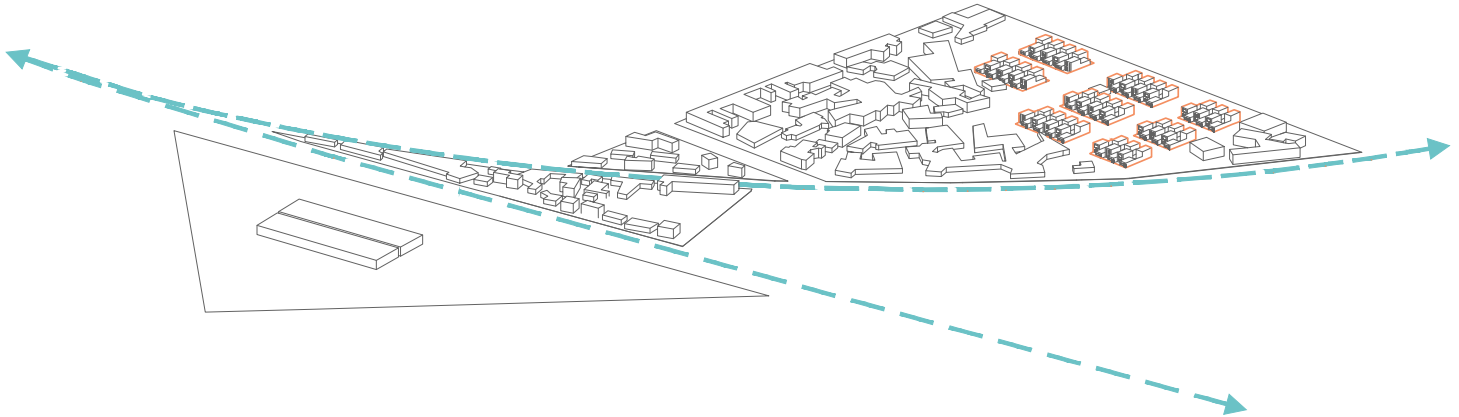


PROPUESTA URBANA: ETAPAS DE DESARROLLO

ETAPA 2

Con la finalización de los bloques de la etapa 1, se procede a reubicar a las personas de villa los galpones a las 64 nuevas viviendas, permitiendo hacer uso de mas terreno.

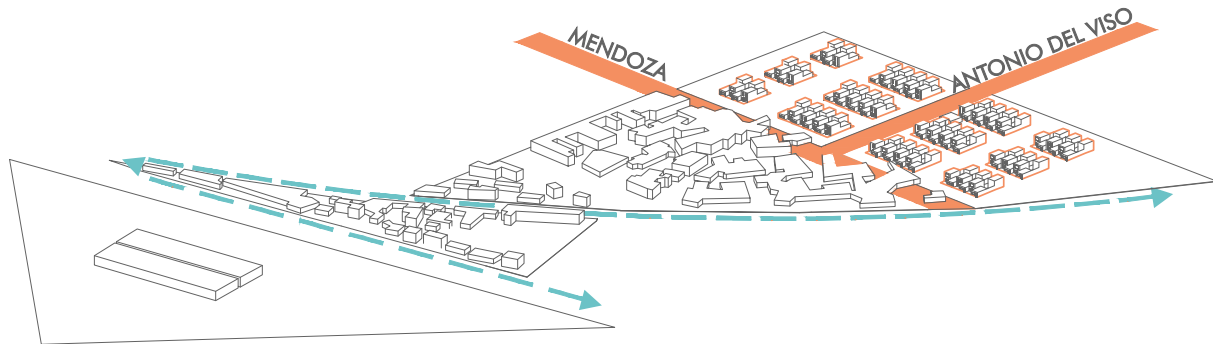
Comienza la construcción de 4 nuevos bloques siguiendo la misma lógica de edificar en terreno disponible gracias al desuso por reubicación de los residentes. Cuando estos estén finalizados, se desarrollarían los 4 restantes siguiendo el mismo modus operandi.



PROPUESTA URBANA: ETAPAS DE DESARROLLO

ETAPA 3

Con todas las viviendas terminadas, Villa los Galpones puede ser reubicada por completo, por lo que se procede a utilizar el resto del terreno mediante la extensión de las calles Mendoza y Antonio del Viso, a fin de generar manzanas de similares dimensiones a las del barrio y permitiendo una integración dentro de la trama y traza urbana.

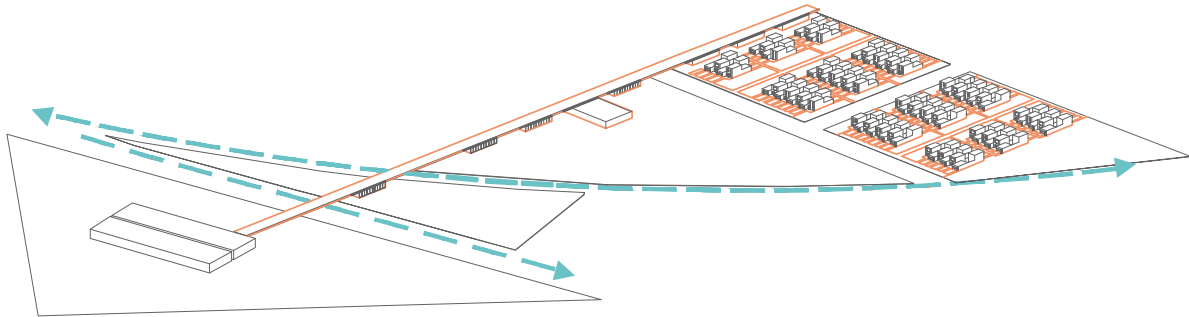


PROPUESTA URBANA: ETAPAS DE DESARROLLO

ETAPA 4

En el espacio del asentamiento liberado por el traslado de sus habitantes, se comienzan tareas de limpieza y parquización, para desarrollar posteriormente el parque urbano e intercambiador de movilidad.

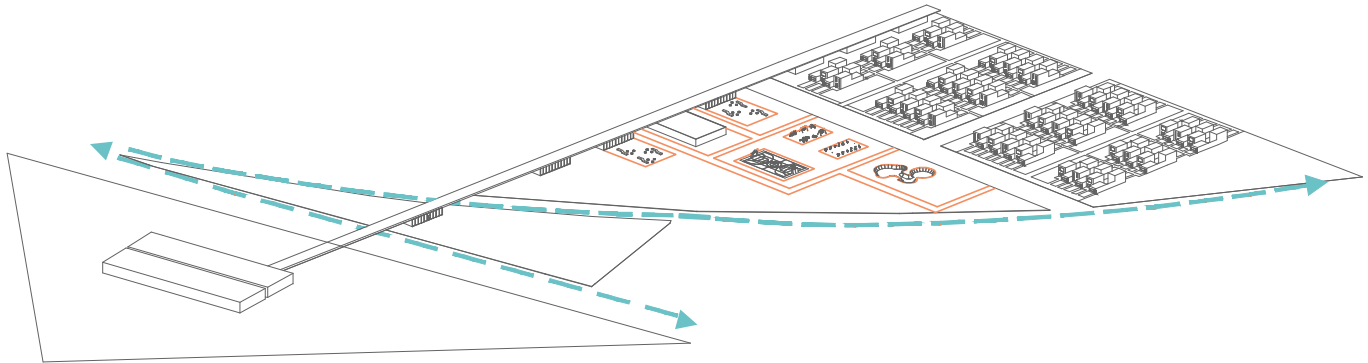
Además, en esta etapa se construye la marquesina comercial que conecta todos estos sectores.



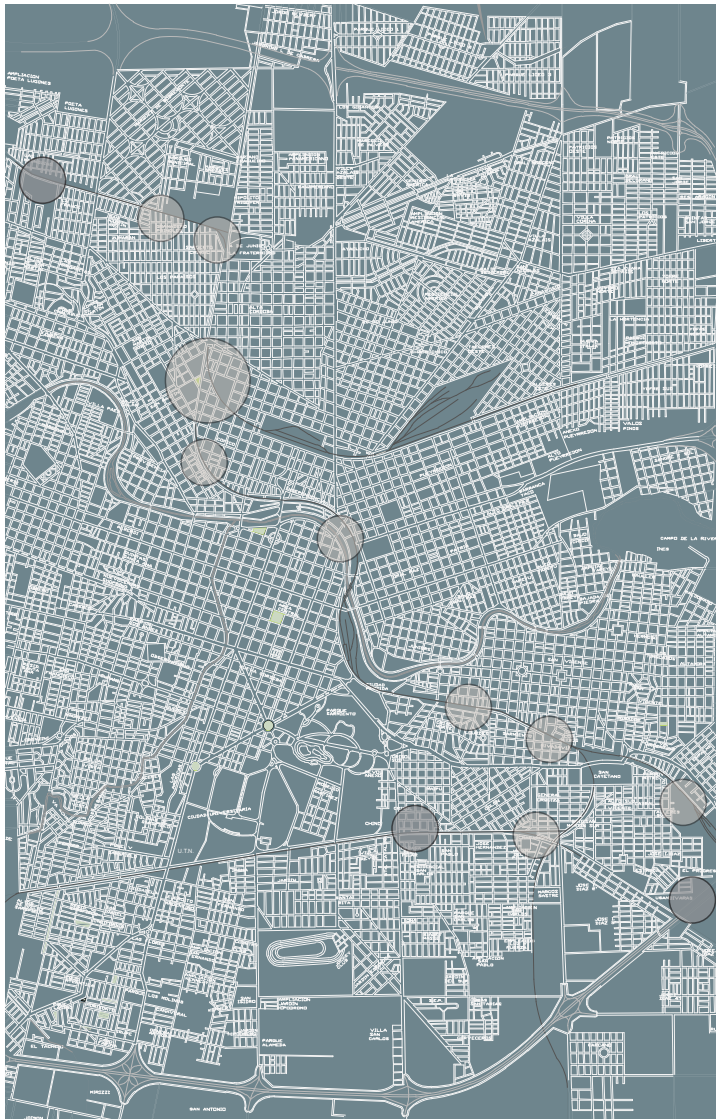
PROPUESTA URBANA: ETAPAS DE DESARROLLO

ETAPA 5

En esta última etapa, como parte final de la propuesta se plantea la renovación de la ex cervecería rio primero, transformándola en un espacio comercial y gastronómico que funcione como punto condensador. A su vez, bridaría espacios para ferias en las cuales los habitantes del barrio encontrarían un lugar para desarrollar actividades comerciales.







R.U.E.V.V.T.

Recuperación y Urbanización de
Espacios Vacantes de las Vías del Tren

PROPUESTA INDIVIDUAL

1. Ubicación	1
2. Normativa	2
3. Antecedentes	3
4. Implantación	6
5. Programa	10
6. Propuesta	16
7. Construcción	28

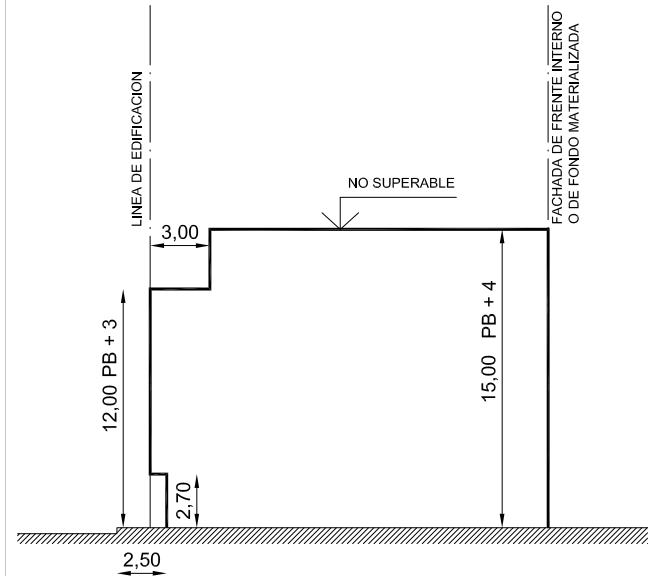
PROPUESTA VIVIENDAS: UBICACIÓN



PROPUESTA VIVIENDAS: NORMATIVA

- N° de Ordenanza - 8256-D
- Ordenanza Original - Ord. 8256/86
- Ordenanza Modificatoria - Ord. 12483/15
- Perfil/Zona - D
- Carácter Urbanístico - Renovación con densificación poblacional relativa. vivienda individual y colectiva.
- Actividad Industrial - Media restricción
- FOS - %70
- FOT - 2.5
- Retiro Frente - S/ Línea Municipal Vigente. A partir de los 12 m de altura retiro de 3 m desde Línea de Edificación vigente
- Altura sobre Línea Municipal -12
- Altura Máxima -15
- Máxima Cantidad de Pisos sobre Línea Municipal - Planta Baja + 3 pisos
- Máxima Cantidad de Pisos - Planta Baja + 4 pisos

GRAFICO 23
ZONA D



PROPUESTA VIVIENDAS: ANTECEDENTES

ELEMENTAL - MONTERREY

El proyecto consiste en la construcción de un edificio de tres pisos que combina una vivienda en el primer nivel y un departamento dúplex en el segundo y tercer nivel. La particularidad de este diseño radica en que ambas unidades están concebidas para ajustarse de manera técnica y económica al estándar final de la clase media, siendo entregada la "primera mitad" con una superficie de 40 m². Esto se logra al diseñar las partes más complejas de la vivienda, como los baños, la cocina, las escaleras y los muros medianeros, de modo que sean compatibles con la expansión posterior de la vivienda, permitiendo alcanzar espacios de alrededor de 58 m² para la Vivienda y 76 m² para el dúplex

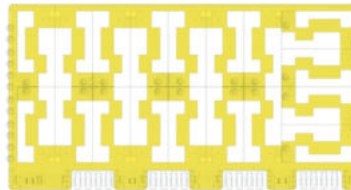
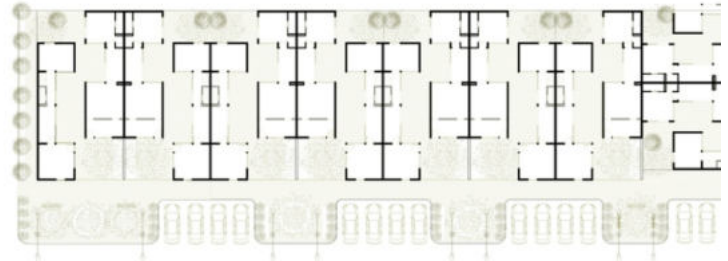


PROPUESTA VIVIENDAS: ANTECEDENTES

VIVIENDA SOCIAL SOFIA CORDERO

Este proyecto se desarrolla como un encargo universitario con la premisa de terrenos de 9x18m.

Se destaca un enfoque notable en la creación y diseño de una diversidad de espacios que conducen hacia la vivienda. Se evidencia una cuidadosa planificación en la generación de áreas públicas, colectivas y privadas. Esto se manifiesta a través de la consideración detallada en la configuración de espacios abiertos de uso comunitario, zonas destinadas al encuentro y la interacción social, así como la concepción de áreas de índole privada.



PROPUESTA VIVIENDAS: ANTECEDENTES

CONJUNTO HABITACIONAL LOMAS DE PENCO.

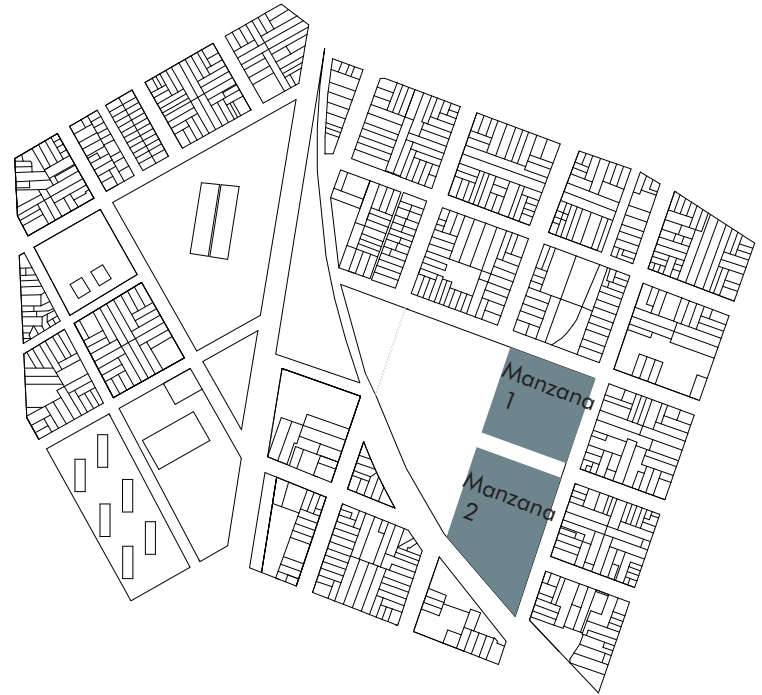
El proyecto de viviendas se desarrolla en una manzana, en dirección este-oeste enfrentando el norte. implantación en el terreno mediante un trazado irregular que favorezca las relaciones sociales en torno a espacios comunes, liberando las vistas predominantes del lugar. Volúmenes con doble frente permiten tener mayor control y ojos sobre el espacio.

Los volúmenes siguen la dirección de la circulación existente este-oeste, a la vez que se retrae para generar espacios públicos de proyección urbana.



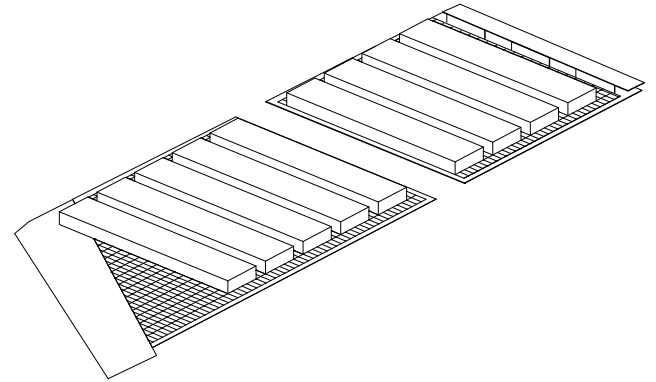
PROPUESTA VIVIENDAS: IMPLANTACION

El proyecto de viviendas se encuentra ubicado en dos manzanas, con una disposición espacial específica. En el lado izquierdo, se encuentra adyacente al parque propuesto previamente. En la parte superior de una de las manzanas, se sitúa la marquesina que alberga los centros comerciales, mientras que en la parte inferior de la segunda manzana, se encuentran las vías del tren. Por último, en el lado derecho de ambas manzanas, se encuentran las viviendas existentes del barrio actual.



PROPUESTA VIVIENDAS: IMPLANTACION

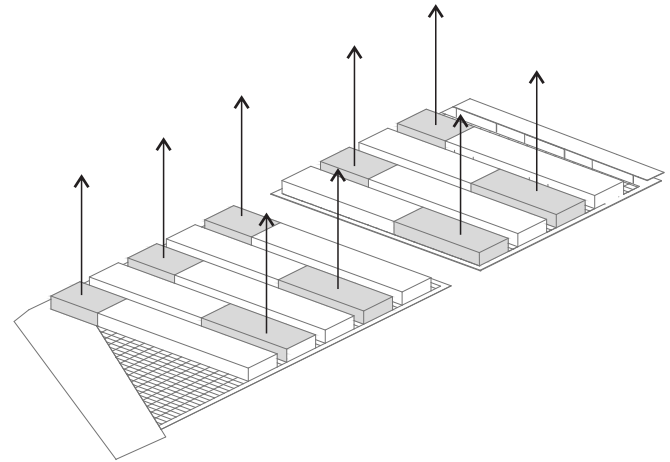
La implantación de este proyecto se llevó a cabo de manera gradual y estratégica, dividiéndose en varias etapas para garantizar un desarrollo ordenado y eficiente. En la primera fase de implementación, se estableció un total de ocho bandas que abarcarían el ancho de las manzanas seleccionadas. Cada una de estas bandas se dispuso con una separación de aproximadamente seis metros entre sí, lo que resultó en la creación de espacios peatonales bien definidos. Estos pasos peatonales no solo se diseñan con la intención de conectar el parque central con el entorno circundante, sino también para facilitar la interconexión entre las diversas áreas del barrio en sí.



PROPUESTA VIVIENDAS: IMPLANTACION

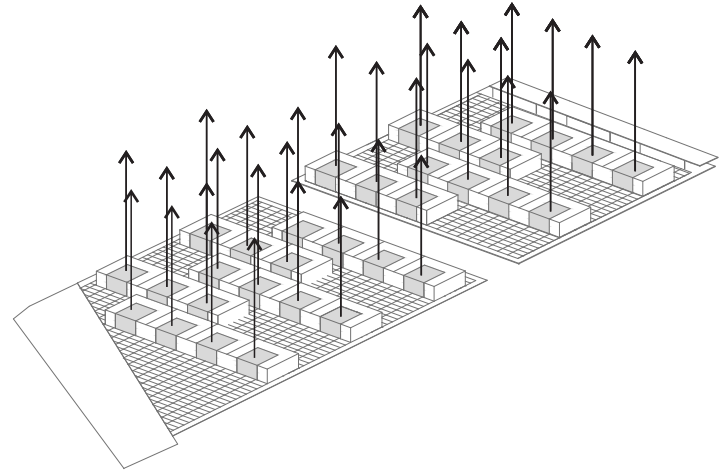
En la segunda fase del proyecto, se llevará a cabo la extracción de los extremos de cada banda. Esta operación se realizará de manera alternada en cuanto a la secuencia y el tamaño de las bandas, lo que dará lugar a la creación de espacios verdes de uso público en el interior de cada manzana. Estos espacios se diseñarán en una variedad de tamaños para adaptarse a diferentes propósitos y necesidades.

La iniciativa de generar espacios verdes dentro de la manzana servirá para establecer una conexión con el parque frontal. Esto se logrará a través de la incorporación gradual de áreas verdes en el interior de la manzana, aunque con dimensiones más reducidas.



PROPUESTA VIVIENDAS: IMPLANTACION




En la tercera etapa del proyecto, se implementarán patios de carácter colectivo, ubicando uno cada dos viviendas. Esta estrategia se ha concebido con el propósito de mejorar la circulación del aire y proporcionar el ingreso de luz natural. Los patios colectivos están destinados a solo seis viviendas, garantizando un ambiente de comunidad y colaboración, se han diseñado de manera compacta y cuidadosa, con la intención de preservar la calidad y la estética de cada área. Esta estrategia persigue no solo promover una convivencia armoniosa entre los residentes, sino también optimizar el uso del espacio y ofrecer un entorno que respalde la calidad de vida de todos los habitantes del conjunto habitacional.



PROPUESTA VIVIENDAS: PROGRAMA




El programa surgió como respuesta a las necesidades de las familias que residen en los asentamientos de la zona. Se idearon viviendas unifamiliares de un solo piso diseñadas para albergar familias típicas de cuatro miembros. Cada vivienda cuenta con dos habitaciones, un baño, una cocina, un área de estar-comedor y una galería de 30 m². Esta galería está pensada para futuras ampliaciones tanto en el primer como en el segundo piso. Sin embargo, las viviendas en la planta baja no tendrán la opción de expandirse, lo que permite que la galería funcione como un espacio de privacidad entre el exterior y la vivienda.

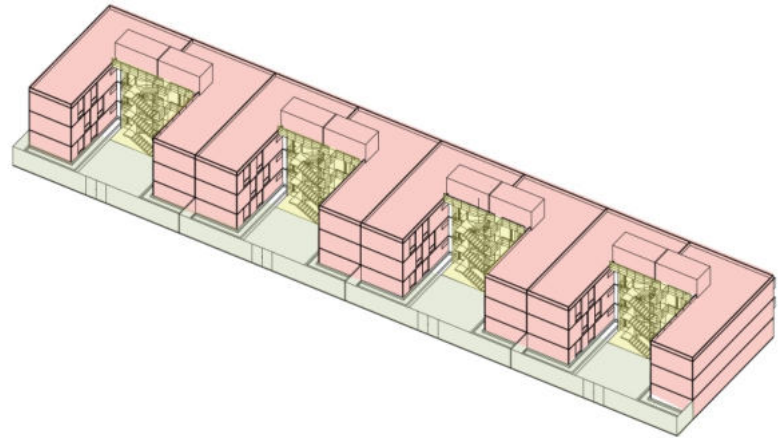
PROPUESTA VIVIENDAS: **PROGRAMA**

-  Espacio publico
-  Espacio colectivo
-  Espacio privado










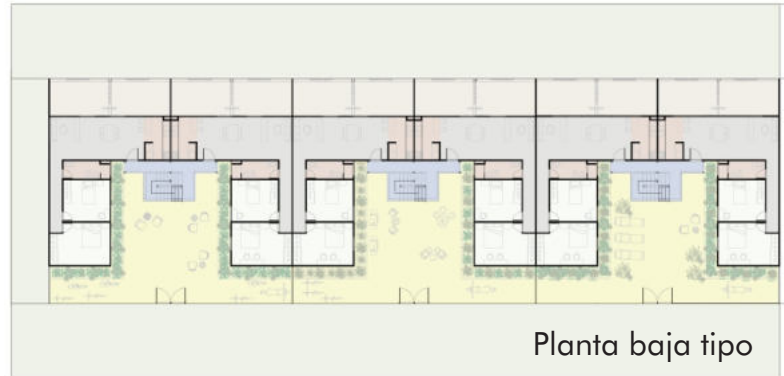
PROPUESTA VIVIENDAS: PROGRAMA

-  Espacio común
-  Espacio de circulación
-  Espacio privado








PROPUESTA VIVIENDAS: PROGRAMA

-  Espacio publico
-  Espacio colectivo 124,70 m² por patio
-  Espacio de circulación 16,80 m² por circulación
-  Área húmeda 13,25m² por vivienda
-  Área común 32,50 m² por vivienda
-  Galería 30 m² por vivienda
-  Área privada 28,80 m² por vivienda



PROPUESTA VIVIENDAS: PROGRAMA

-  Espacio de circulación 16,80 m² por circulación
-  Área húmeda 13,25m² por vivienda
-  Área común 32,50 m² por vivienda
-  Galería-futura ampliación 30 m² por vivienda
-  Área privada 28,80 m² por vivienda



Planta 1er y 2do piso tipo

PROPUESTA VIVIENDAS: PROGRAMA

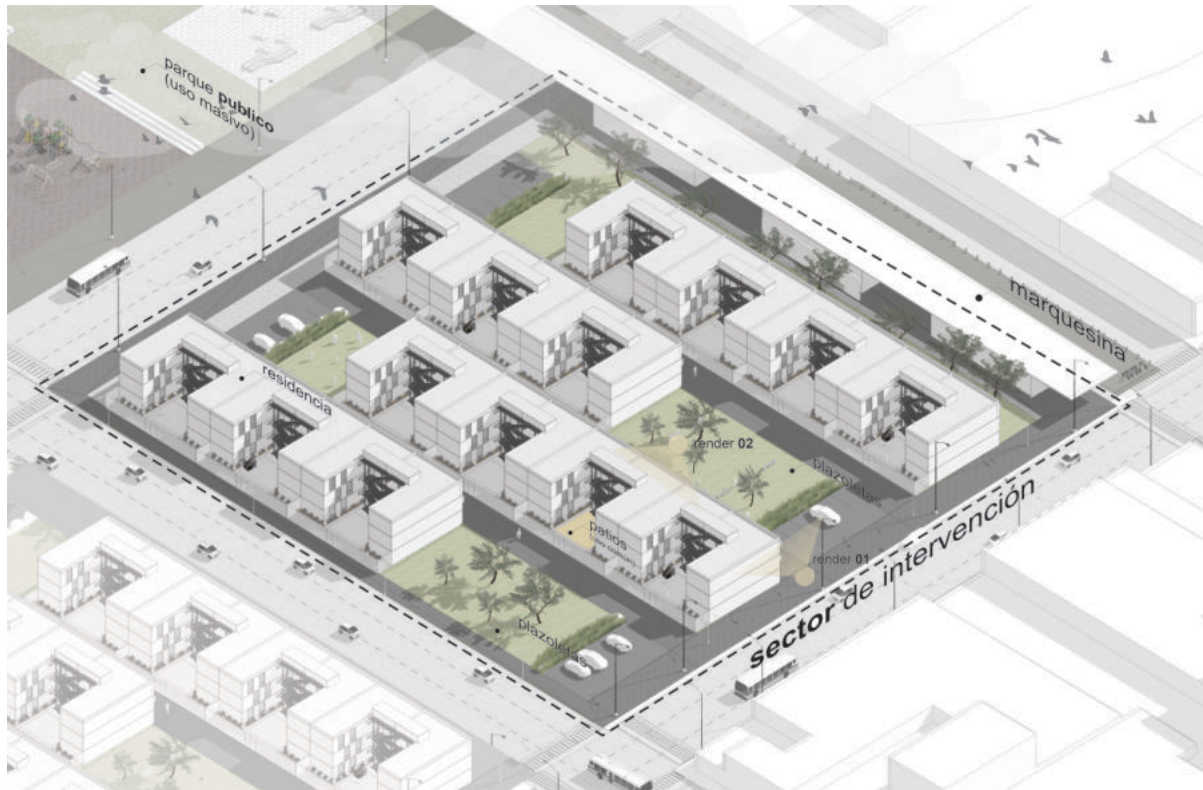
	CANTIDAD	M ²
DATOS ACTUALES DEL TERRENO		
Familias a ubicar	165	
Personas	660	
Manzana 1		10.479
Manzana 2		14.828
DATOS DE LA PROPUESTA		
Viviendas totales	192	
viviendas del volumen mas grande	24	
viviendas del volumen mas chico	18	
espacio colectivo por edificio		374
espacio publico manzana 1		5.439
espacio publico manzana 2		8.348
cocheras	96	
VIVIENDAS		
Dormitorios	2	
Baños	1	
Estar - comedor	1	
Cocina	1	
Terraza	1	
m ² por vivienda		80
m ² de posible ampliacion		30

PROPUESTA VIVIENDAS: **PROYECTO**

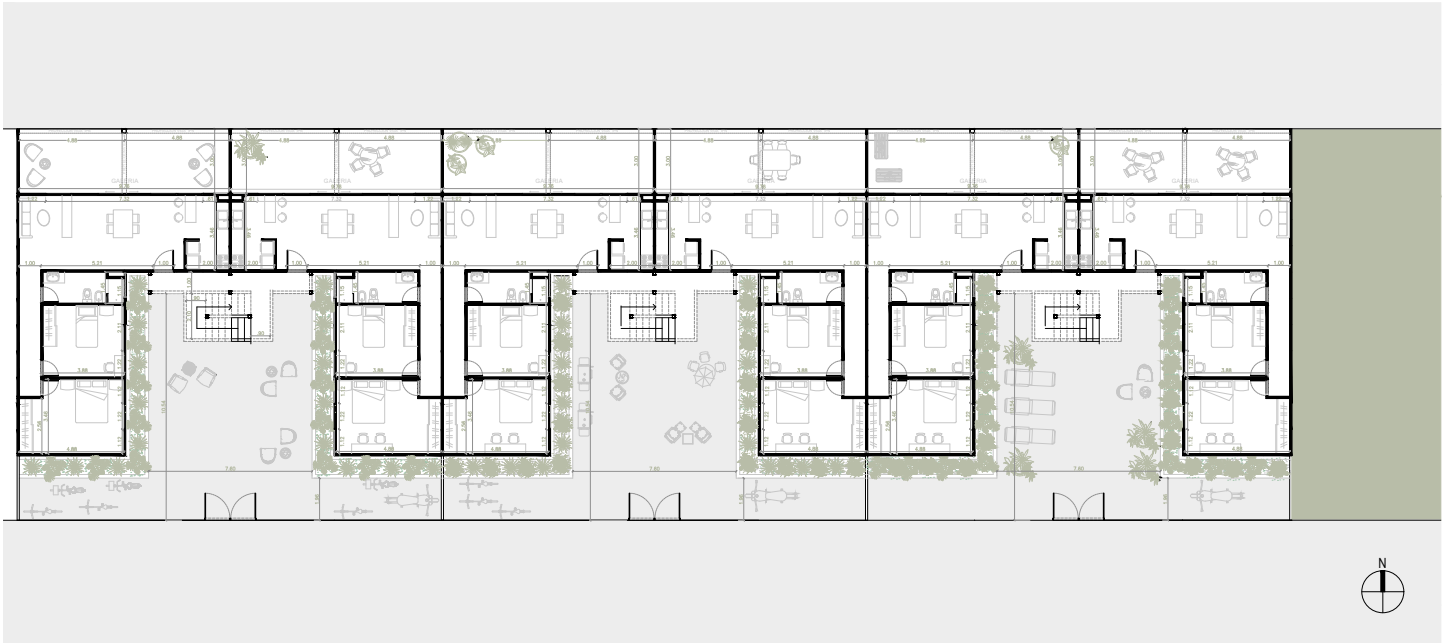
- Planimetria
- Axonometrica
- Plantas
- Vistas
- Cortes
- Imagenes



PROPUESTA VIVIENDAS: PROYECTO

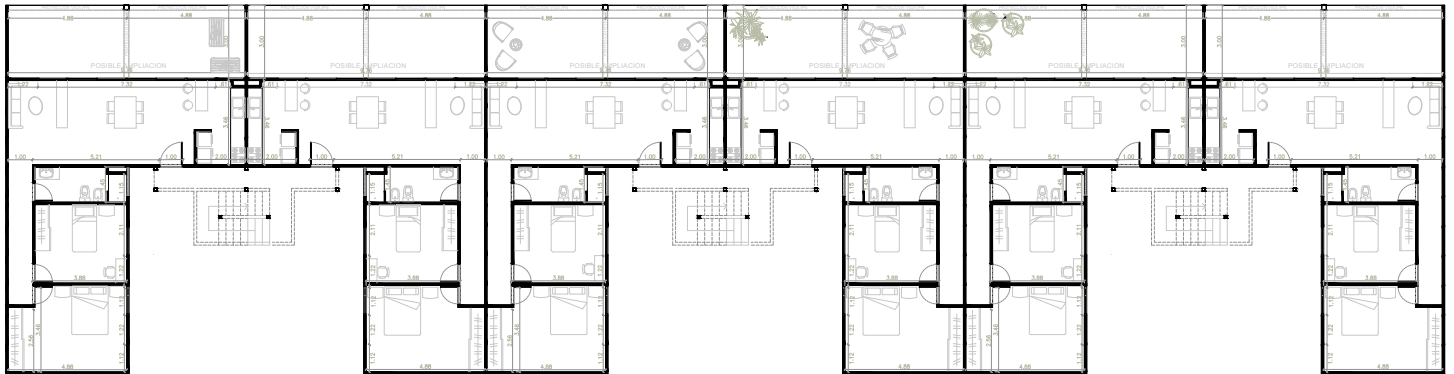


PROPUESTA VIVIENDAS: PROYECTO



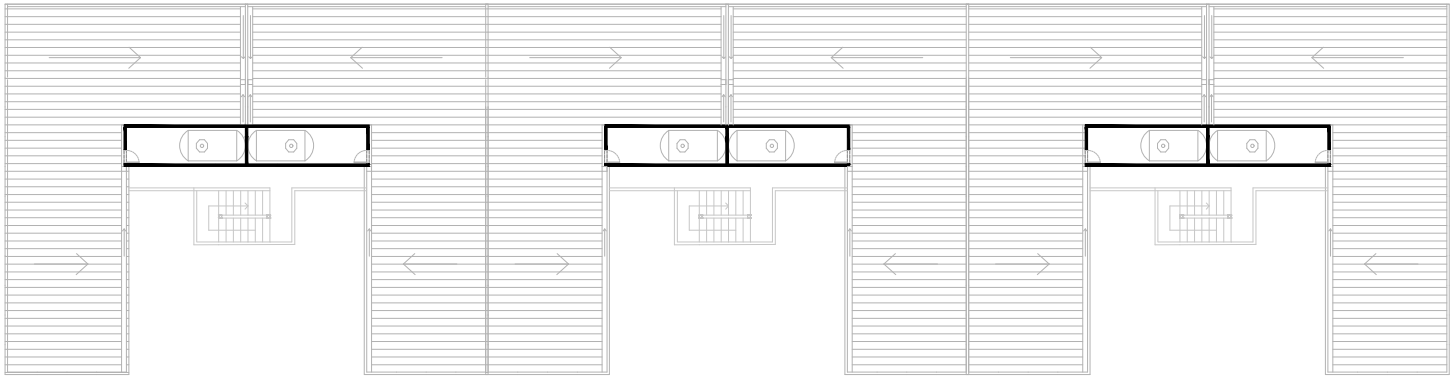
Planta baja tipo

PROPUESTA VIVIENDAS: PROYECTO



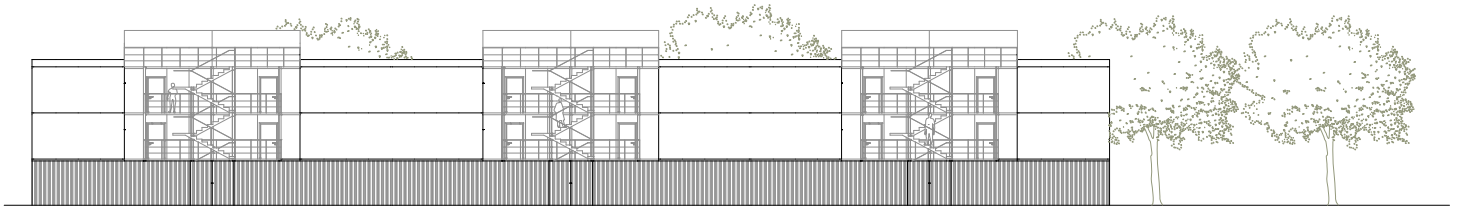
Planta primer y segundo piso tipo

PROPUESTA VIVIENDAS: PROYECTO



Planta de techos

PROPUESTA VIVIENDAS: **PROYECTO**



Vista sur

PROPUESTA VIVIENDAS: **PROYECTO**



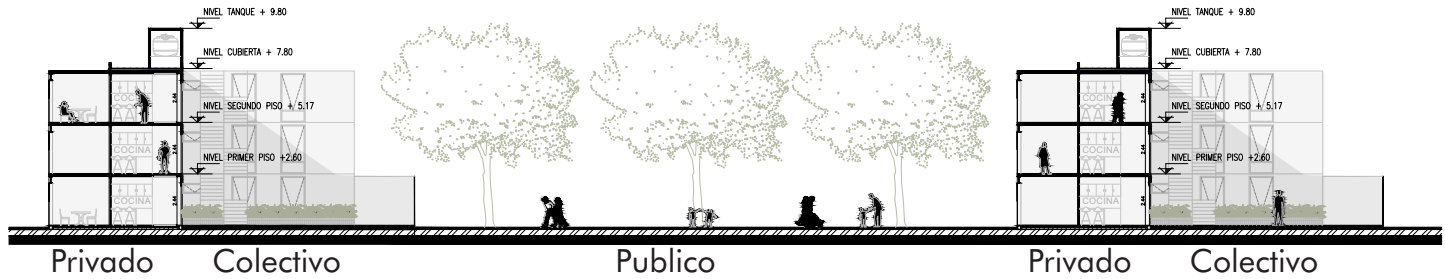
Vista Norte

PROPUESTA VIVIENDAS: PROYECTO



Corte - A

PROPUESTA VIVIENDAS: PROYECTO



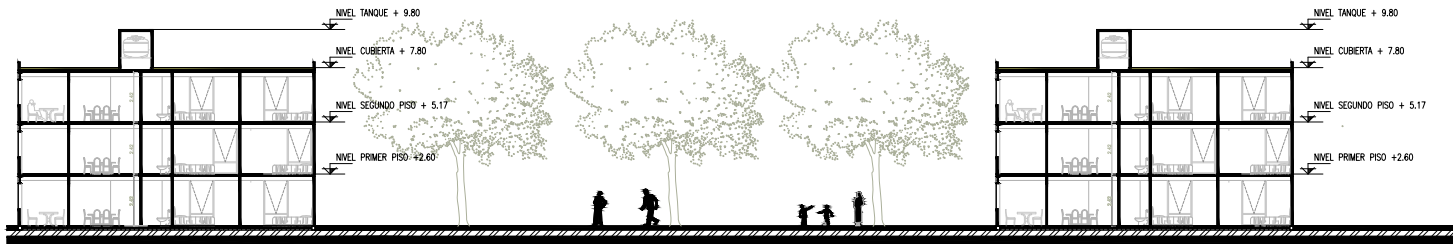
Corte - B

PROPUESTA VIVIENDAS: PROYECTO



Corte - C

PROPUESTA VIVIENDAS: PROYECTO



Corte - D

PROPUESTA VIVIENDAS: **PROYECTO**



PROPUESTA VIVIENDAS: **SISTEMA CONSTRUCTIVO**

El proyecto se llevó a cabo utilizando un sistema constructivo en seco, priorizando las necesidades de quienes residen en la zona. Se seleccionó el uso de paneles SIP, compuestos por una placa de OSB, un núcleo de poliestireno expandido y otra placa de OSB, que funcionan como muros portantes capaces de soportar hasta 4 pisos, no solo destinados a muros, sino también aplicables en losas y cubiertas.

Las dimensiones del proyecto se diseñaron acorde a los paneles mencionados, los cuales tienen medidas de 1,25 metros de largo por 2,44 metros de alto. Además, las aperturas del proyecto se planificaron considerando el tamaño de estos paneles, permitiendo la

extracción directa de uno de ellos para crear aberturas, generando un juego de llenos y vacíos que contribuyen a la reducción de costos.

PROPUESTA VIVIENDAS: **SISTEMA CONSTRUCTIVO**

Ventajas de los paneles SIP:

- Menor Costo:

En comparación con la construcción de viviendas convencionales, puede haber un ahorro del 20% al 30% del precio, por la menor utilización de mano de obra.

- Ahorro de Energía:

Debido a su composición, posee unas características excelentes como aislante térmico. Esta cualidad permite al panel un excelente desempeño en cualquier zona geográfica de nuestro país.

- Rapidez:

Paneles pre-dimensionados, livianos, de fácil instalación con mano de obra semi-calificada. No requiere equipos especiales de montaje.

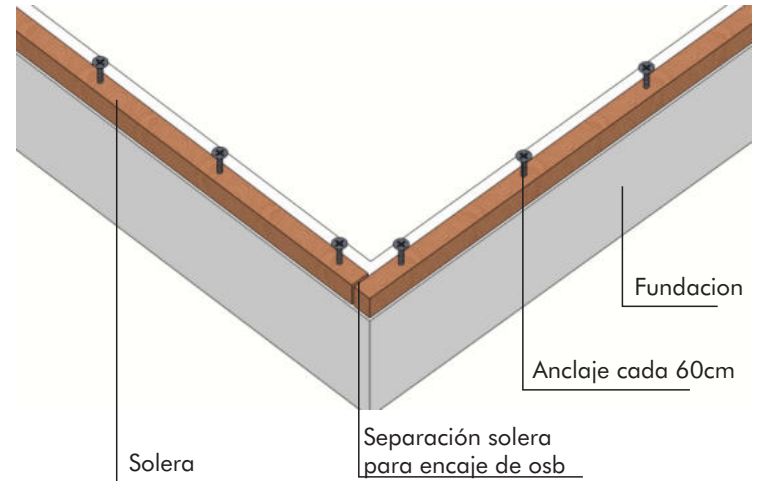
- Aislación Térmica:

La composición interior del poliestireno expandido logra un aislamiento térmico imposible de igualar con los materiales tradicionales, superando varias veces los requerimientos de la norma Argentina en muros.

PROPUESTA VIVIENDAS: SISTEMA CONSTRUCTIVO

Proceso constructivo:

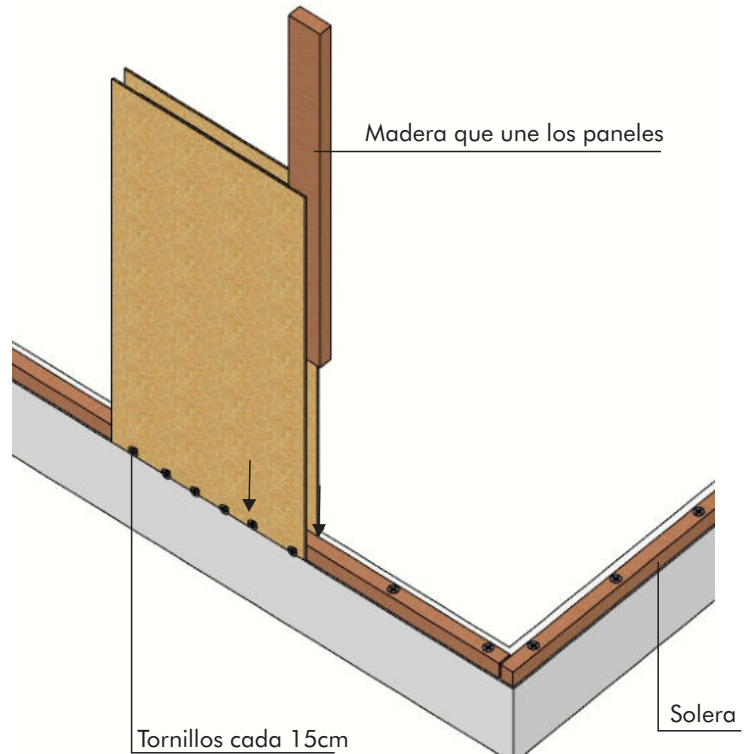
1 - Montaje solera inferior a radier:
Fijar solera a piso con anclajes distanciados cada 60 cm.
Si es radier o losa de HA, aplicar barrera de humedad o fieltro en zona de contacto y usar anclajes de fierro estriado o perno de anclaje s/c (mínimo 2 por solera).
En pisos de madera, usar tornillo tipo Turbo Screw afianzado al envigado.



PROPUESTA VIVIENDAS: SISTEMA CONSTRUCTIVO

Proceso constructivo:

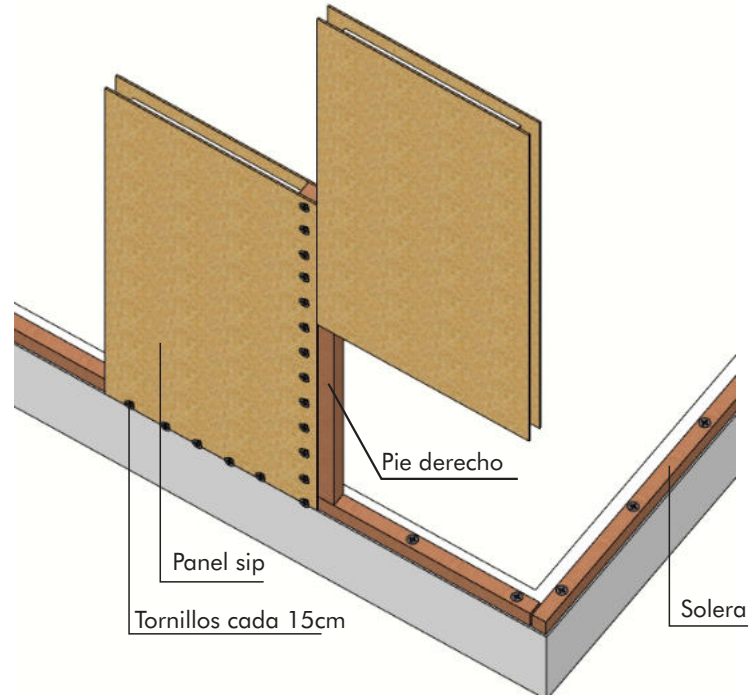
2 - Montaje panel muro a solera inferior:
Se fija el panel sip a la solera previamente instalada con tornillos y se agrega en sus extremos la madera con al que posteriormente se va a unir el siguiente panel.



PROPUESTA VIVIENDAS: SISTEMA CONSTRUCTIVO

Proceso constructivo:

3- Empalme paneles muros:
En cada unión de paneles en línea, se inserta pie derecho, rebajando el polietileno con caladora de hilo caliente y fijándolo al panel con tornillo cada 15 cm.

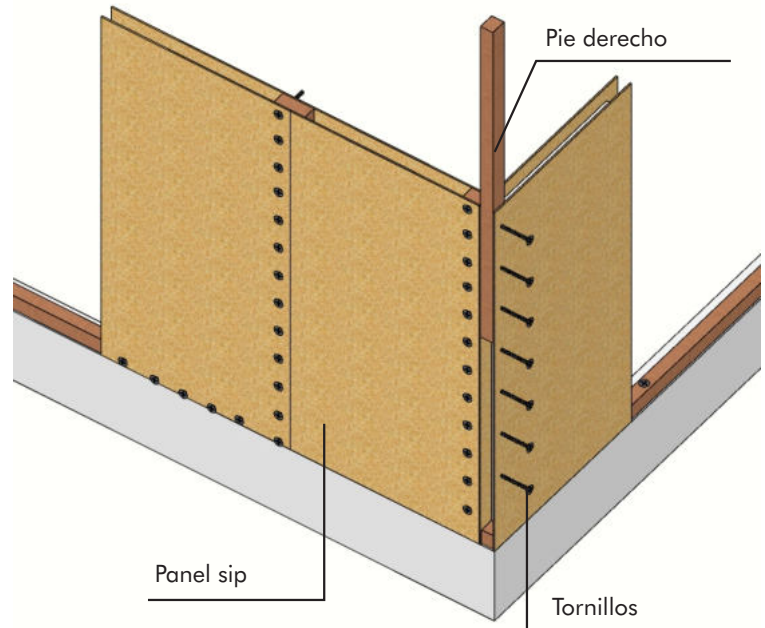


PROPUESTA VIVIENDAS: SISTEMA CONSTRUCTIVO

Proceso constructivo:

4- Detalle en esquina:

Se sugiere iniciar montaje desde una esquina, fijando pie derecho al costado del primer panel montado, para luego encajar el otro panel que conforma la esquina, aplomando y fijando con tornillos turbo screw cada 40 cm con los pies derechos.



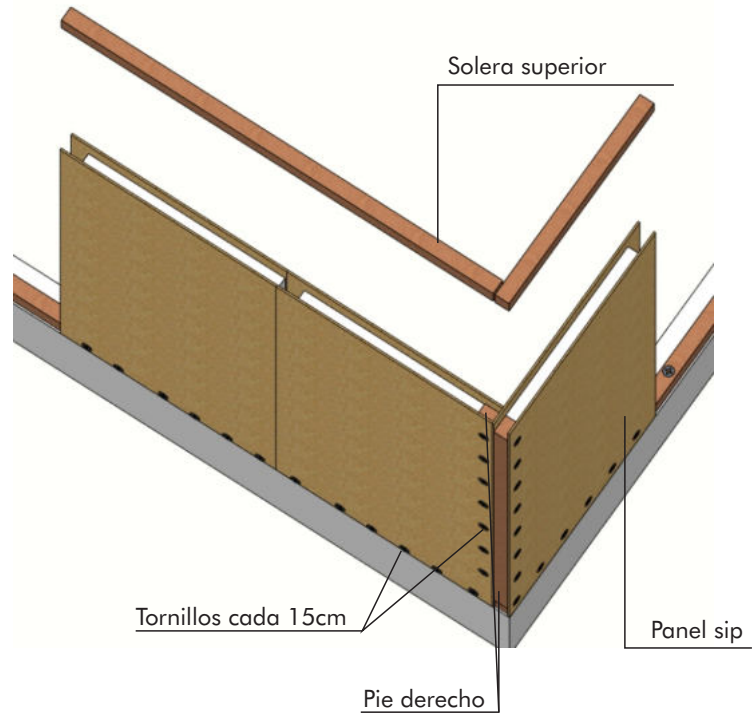
PROPUESTA VIVIENDAS: SISTEMA CONSTRUCTIVO

Proceso constructivo:

5 - Montaje solera superior:

Como coronación, se inserta solera superior, previa colocación del sello autoadhesivo y la posterior fijación con tornillos cada 15 cm a los tableros.

La solera debe quedar traslapada respecto a la unión de paneles.



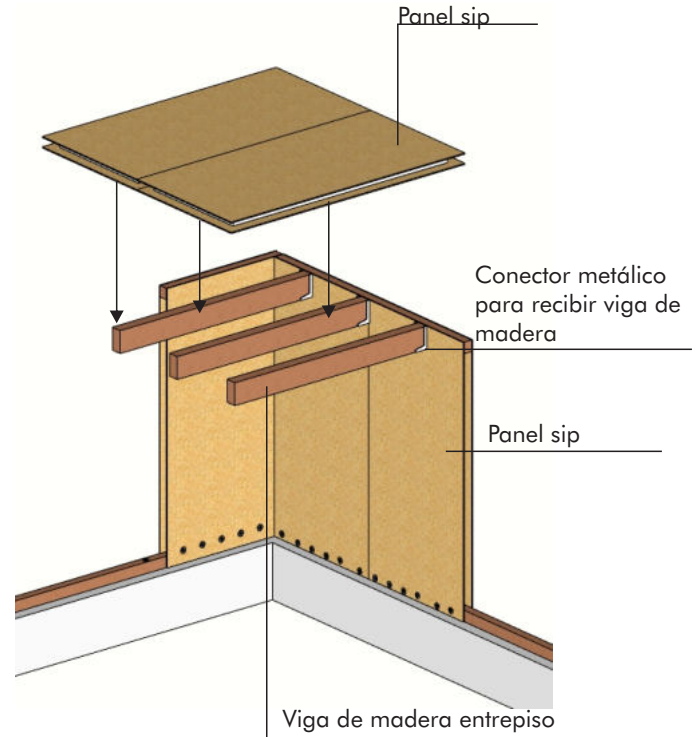
PROPUESTA VIVIENDAS: SISTEMA CONSTRUCTIVO

Proceso constructivo:

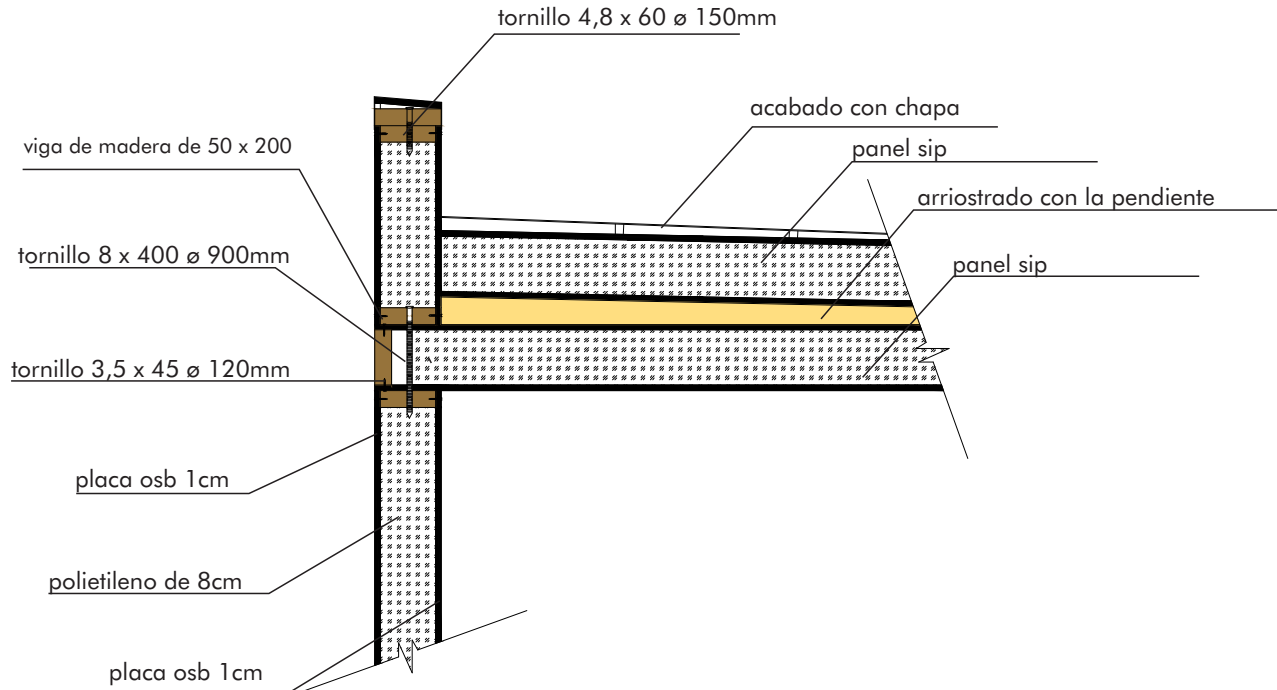
6 - Apoyo envigado entre piso:

En techumbre y envigados de piso, es recomendable el uso de cerchas y vigas de madera prefabricadas unidas a los paneles con conectores metálicos galvanizados del tipo Simpson.

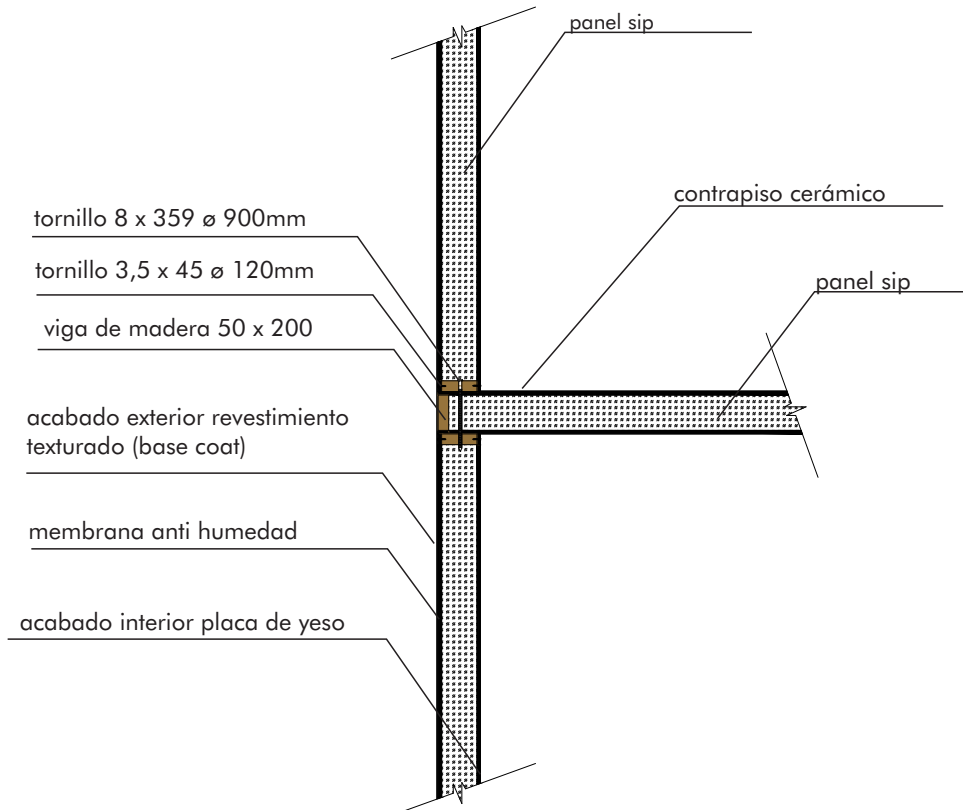
Posteriormente se colocan sobre las cerchas los paneles de techumbre o del envigado de piso los tableros.



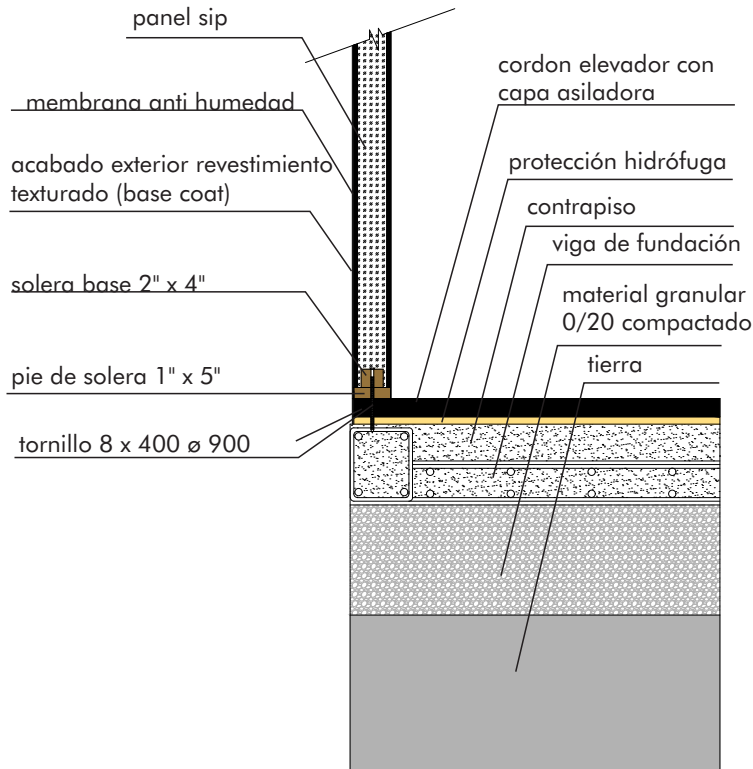
PROPUESTA VIVIENDAS: SISTEMA CONSTRUCTIVO



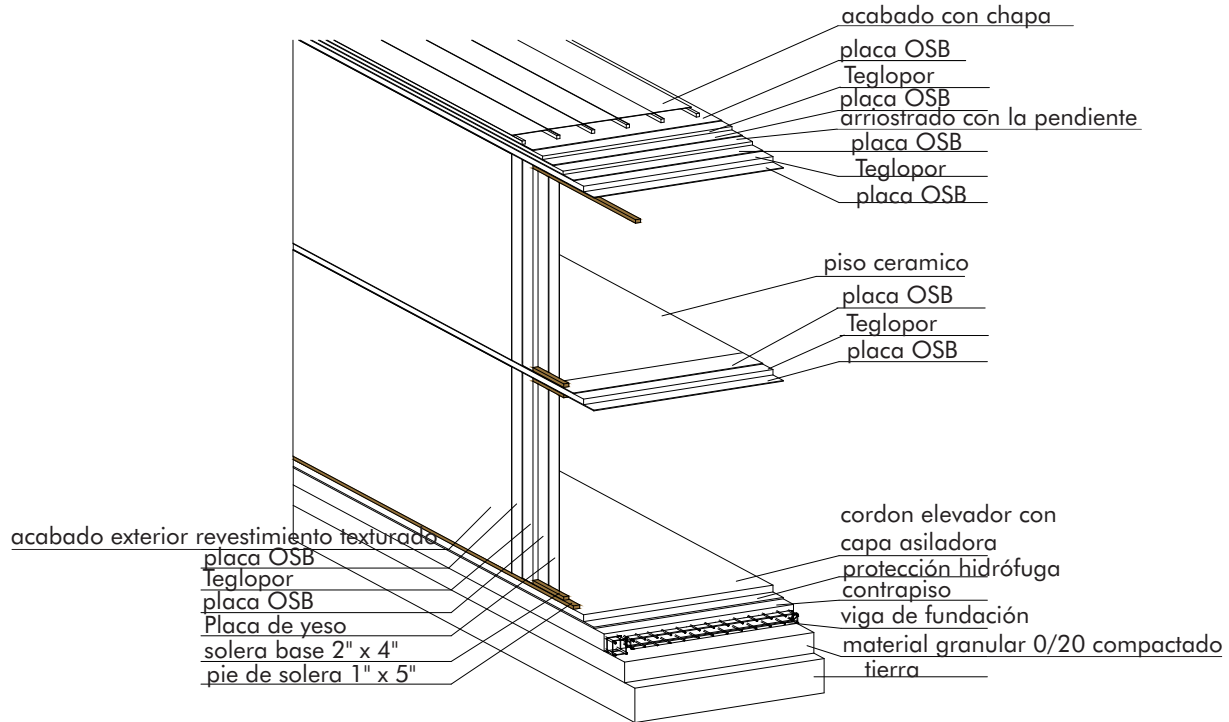
PROPUESTA VIVIENDAS: SISTEMA CONSTRUCTIVO



PROPUESTA VIVIENDAS: SISTEMA CONSTRUCTIVO



PROPUESTA VIVIENDAS: SISTEMA CONSTRUCTIVO



ECO - SITIO. (2012). "Metales pesados en el basural de Alta Córdoba". (ECO-SITIO), (14/08/2012), disponible en <https://noticias-ambientales-cordoba.blogspot.com/2012/08/metales-pesados-en-el-basural-de-alta.html>

EL DOCE. (2019). "Alta Córdoba, uno de los barrios con más historia de la ciudad." (El Doce), (04/12/2019), disponible en https://eldoce.tv/sociedad/alta-cordoba-uno-de-los-barrios-con-mas-historia-de-la-ciudad_93249

EXPRESIÓN NORTE (2020). "En B° San Martín, el basural de "Los Galpones" se transformará en un Bosque Nativo". (Expresión Norte), (03/01/2020), disponible en <https://expresionnorte.com.ar/en-b-san-martin-el-basural-de-los-galpones-se-transformara-en-un-bosque-nativo/>

GRUPO EDISUR. (2021). "Historia de barrio: como nació Alta Córdoba." (La Voz del Interior), (25/01/2021), disponible en <https://www.lavoz.com.ar/espacio-de-marca/historias-de-barrio-como-nacio-alta-cordoba/>

IGHINA, C. (2007). Hitos de Alta Córdoba. Recuperado de <https://comercioyjusticia.info/opinion/hitos-de-alta-cordoba/>

LA NUEVA MAÑANA (2022). "El tren de las Sierras embistió a un hombre y su nieto en Villa Los Galpones". (La Nueva Mañana), (14/11/2022), disponible en <https://lmdiarario.com.ar/contenido/377253/el-tren-de-las-sierras-embistio-a-un-hombre-y-su-nieto-en-villa-los-galpones>

LA VOZ DEL INTERIOR (2010). "En Alta Córdoba, la población de Villa Los Galpones va en aumento". (La Voz del Interior), (13/02/2010), disponible en http://archivo.lavoz.com.ar/nota.asp?nota_id=590627

LA VOZ DEL INTERIOR (2007). "Reclaman el traslado de la Villa Los Galpones". (La voz del Interior), (17/01/2007), disponible en http://archivo.lavoz.com.ar/07/01/17/secciones/grancordoba/nota.asp?nota_id=36430

LA VOZ DEL INTERIOR (2012). "Una situación que se repite en todos los basurales". (La voz del Interior), (17/01/2007), disponible en <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/ambiente/situacion-que-se-repite-todos-basurales>

LA TINTA. (2016). "Vuelven a arrojar desechos agrotóxicos en Villa Los Galpones". (La Tinta), (03/08/2016), disponible en <https://latinta.com.ar/2016/08/vuelven-a-arrojar-desechos-de-agrotoxicos-en-villa-los-galpones/>

LUCERO, M. (2022). "Así padece el invierno una familia de bajos recursos en la ciudad". (Hoy Día Córdoba), (27/06/2022), disponible en <https://hoydia.com.ar/sociedad/asi-padece-el-invierno-una-familia-de-bajos-recursos-en-la-ciudad/>

PANDOLFI, G. (2010). "Piden que la villa se convierta en parque." (La Voz del Interior), (12/08/2010), disponible en <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/piden-que-la-villa-se-convierta-en-parque/?login=google>

PEREZ PORTO, J. , MERINO, M. (2010). "Definicion de villa" . (Definicion.de), Última actualización (25/08/2022). Recuperado (15 / 05 / 2023), disponible en <https://definicion.de/villa/>

PIZARRO, F. (2018). "Un juez ordena solucionar necesidad de viviendas en villas que rodean las vías." (Perfil Córdoba), (22/04/2018), disponible en <https://www.perfil.com/noticias/cordoba/un-juez-ordena-solucionar-necesidad-de-viviendas-en-villas-que-rodean-las-vias.phtml>

VELASQUEZ MONSALVE, E. (2019) "Elementos de una vivienda adecuada". (Onu habitat), (04/2019), disponible en <https://onuhabitat.org.mx/index.php/elementos-de-una-vivienda-adecuada#:~:text=Disponibilidad%20de%20servicios%2C%20materiales%2C%20instalaciones,alimentos%20y%20eliminaci%C3%B3n%20de%20residuos>

VIA PAÍS. (2020). "Quisieron saquear un tren que venía de Villa Maria en Villa Los Galpones". (Via Cordoba), (01/07/2020), disponible en <https://viapais.com.ar/cordoba/1850365-quisieron-saquear-un-tren-que-venia-de-villa-maria-en-villa-los-galpones/>

WIKIPEDIA. (2023) "Villa miseria". (wikipedia), (13/05/2023), disponible en [Villa miseria - Wikipedia, la enciclopedia libre](#)