

Ramos Panzeri, Catalina

Construir ciudad desde el conjunto

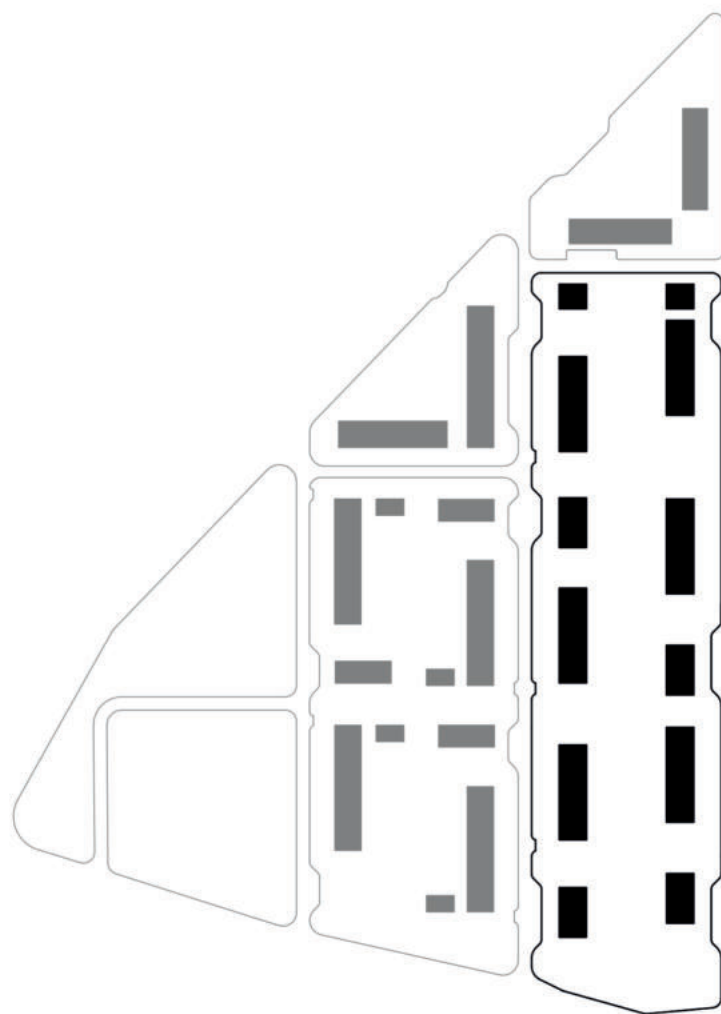
**Tesis para la obtención del título de
grado de Arquitecta**

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.](#)





TRABAJO FINAL DE CARRERA

Autoras_ Lozada Catalina, Ramos Panzeri Catalina,
Viramonte Candelaria.

Titular_ Arq. José Ignacio Santillán

JTP_ Arq. Tomas De Grave, Arq. Esteban Barrera.

Facultad de Arquitectura
Universidad Católica de Córdoba



índice.

01. Análisis urbano	1
Tema/problema	23
02. Casos de estudio	25
03. Masterplan	35
Esquema proyectual	36
Plano de manzana	38
Planimetría del sector	39
Arbolado	40
Normativa	41
Memoria	46
Objetivos y estrategias	48
Planimetría de proyecto	50
Programa	51
Movilidad	54
Parque lineal	55
Piezas gráficas	56
Proceso	63

04. Construir ciudad desde el conjunto	73
Tema/problema	74
Propuesta	78
Planimetría y estrategias	79
05. Antecedentes	83
06. Programa	89
Programa manzana	91
Diagramas	93
07. Arquitectura	95
08. Zoom	105
08. Imágenes	113
10. Prueba y Error	121
11. Conclusiones	126
12. Agradecimientos	128



01. análisis urbano.

01

An aerial photograph of a city, likely London, showing a dense urban area with a river winding through it. The city is surrounded by a grid of agricultural fields. The image is in black and white, with a high-contrast, almost abstract quality due to the texture of the urban landscape and the surrounding fields.

"La ciudad es un organismo vivo que evoluciona con el tiempo, y su diseño debe ser flexible y adaptarse a las necesidades cambiantes de sus habitantes"
- Richard Rogers

EXPANSIÓN DE LA MANCHA URBANA DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA

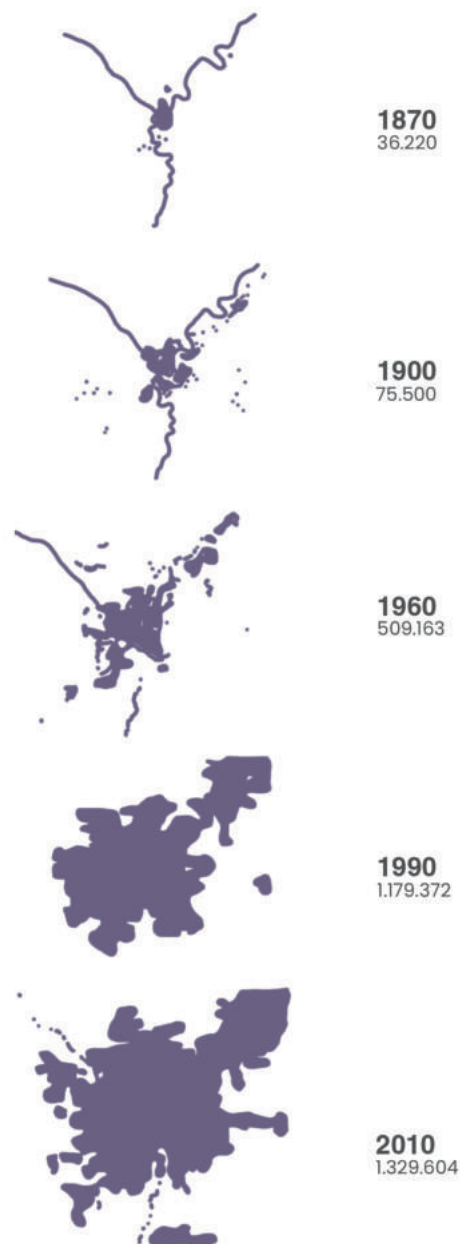
La ciudad de Córdoba ha experimentado un crecimiento considerable desde 1810, lo que ha llevado a una notable desorganización en su estructura originalmente concebida como una cuadrícula. Este desarrollo se aceleró significativamente en 1870 con la llegada del tren, alterando tanto su aspecto físico como su dinámica económica y social.

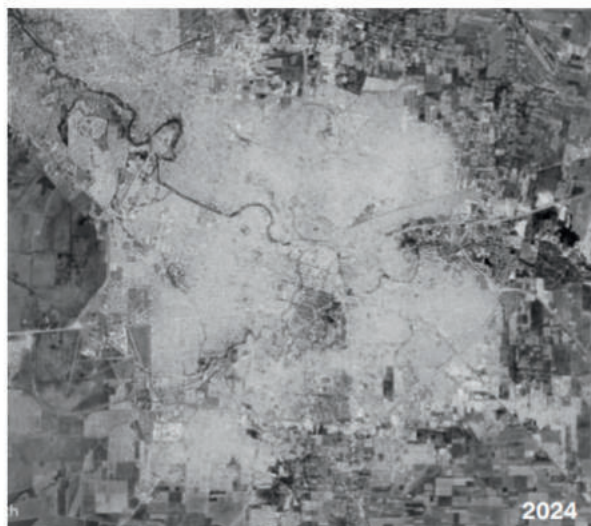
Este crecimiento ha impulsado la expansión de nuevos barrios y tipologías, reflejando un proceso de transformación urbana. Actualmente, la estructura física de Córdoba es diversa, lo que ha tenido un impacto profundo en su tejido social, incluso dando lugar a la formación de sub-urbanizaciones.

El crecimiento horizontal ha dado lugar a la aparición de periferias, creando distancias que destacan las brechas sociales y generan una sensación de desconexión con el resto de la ciudad. Sin embargo, estas áreas periféricas son parte integral de la urbe, a pesar de las disparidades geográficas y los desafíos logísticos que presentan.

A pesar de los esfuerzos por mejorar la infraestructura y reducir las distancias, estas medidas han generado problemas existentes, como la falta de consideración hacia los peatones. El crecimiento descontrolado ha resultado en "manchas urbanas" que subrayan las diferencias sociales y económicas, manifestando contrastes marcados entre la periferia y el centro de la ciudad, donde coexisten diversos estratos sociales.

Para fomentar la diversidad y la inclusión, es crucial crear espacios que sean demográficamente diversos y que promuevan la interacción social entre personas de diferentes edades y culturas. Estos espacios deben ser acogedores y familiares, generando un sentido de pertenencia que enriquezca la vida urbana.

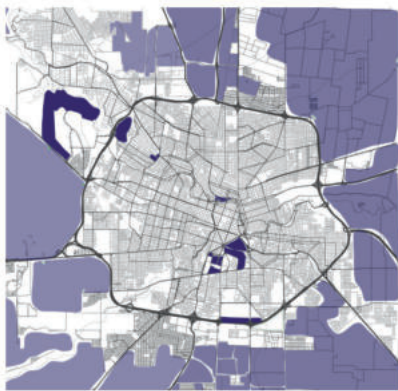




MAPEOS DE
ECOLOGÍAS_



ecología vial_



ecología natural_

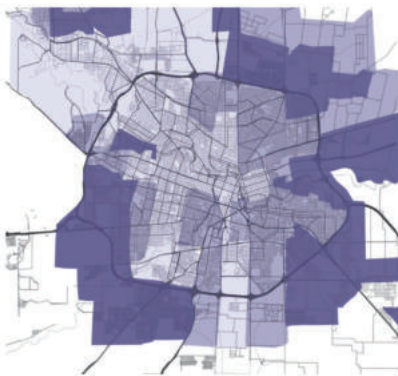


ecología urbano-industrial_



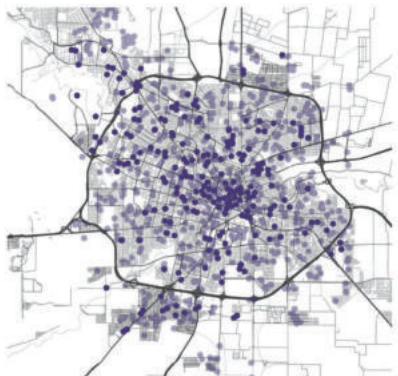
ecología fluvial_

- Río Suquia: 200 KM
- La Cañada: 7 KM
- Canal Maestro: 22 KM



seguridad_

- mayor vulnerabilidad
- vulnerabilidad media
- menor vulnerabilidad



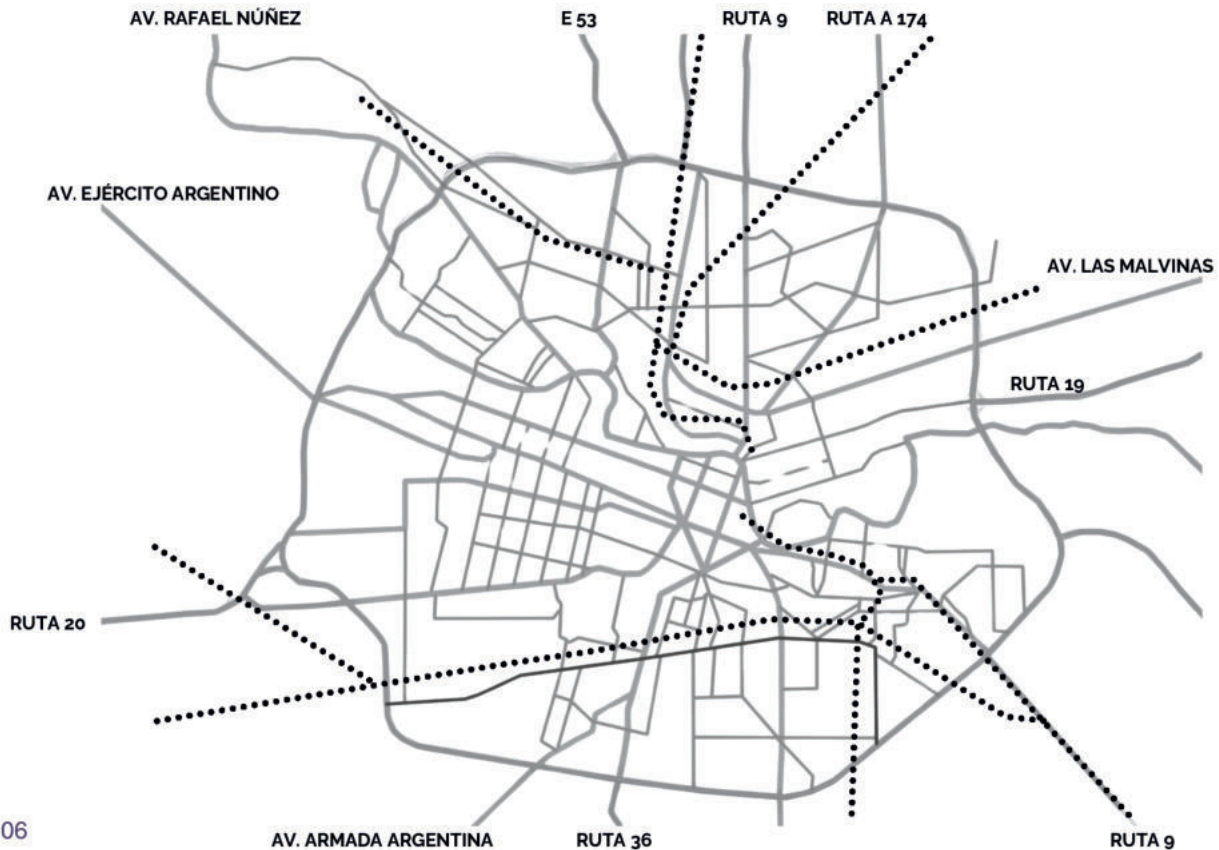
educación_

- privada
- pública

SISTEMA VIAL

El sistema vial de Córdoba se organiza a partir de avenidas troncales y accesos nacionales (Circunvalación, RN 9, RN 19, RN 20, RN 36), que conectan la ciudad con la región y constituyen los principales corredores de expansión urbana. Estas vías, junto con el ferrocarril, estructuran un patrón de crecimiento radial y refuerzan la descentralización hacia la periferia.

- Vías de automóvil y accesos
- Vías de ferrocarril



SISTEMA VERDE_

● **13.128.189** m² espacio verde

1.565.112 habitantes

8,20 m² verde x hab.

La OMS recomienda que las ciudades dispongan de un mínimo de 9 m² de espacio verde por habitante (y lo óptimo estaría entre 10 y 15 m² x hab)

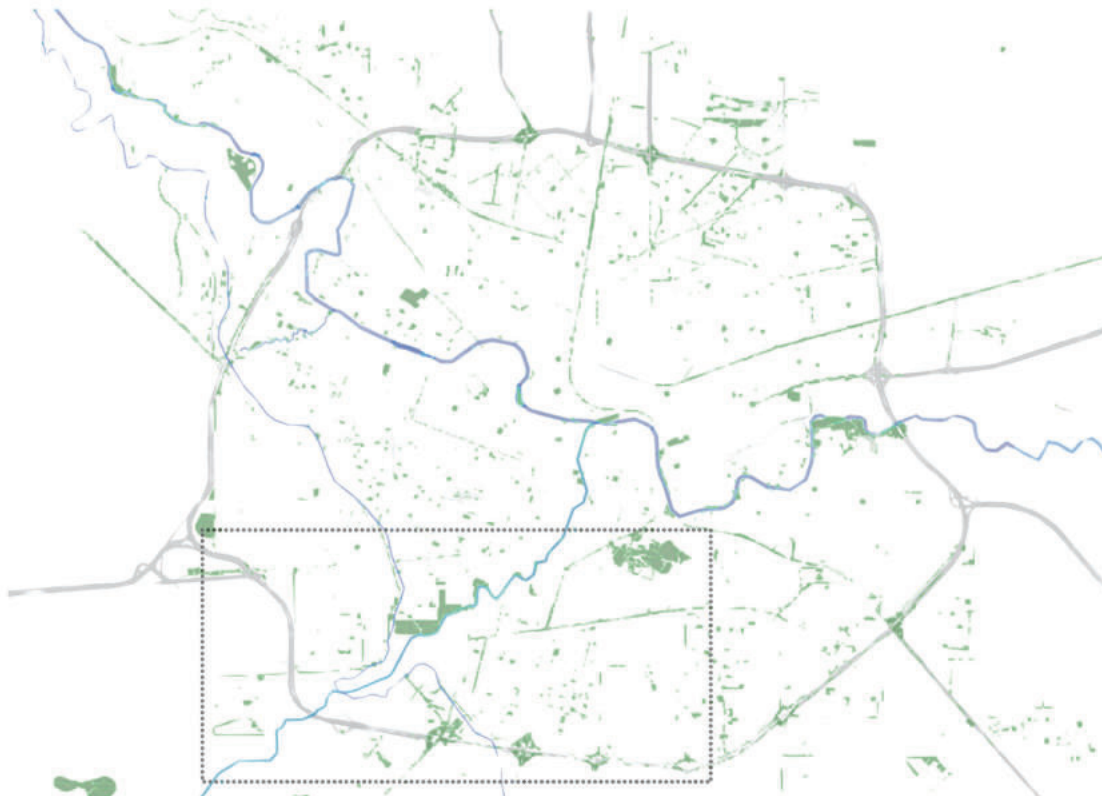
déficit

SISTEMA HIDRICO_

● RÍO SUQUÍA: 200 KM

● LA CAÑADA: 7 KM

● CANAL MAESTRO: 22 KM

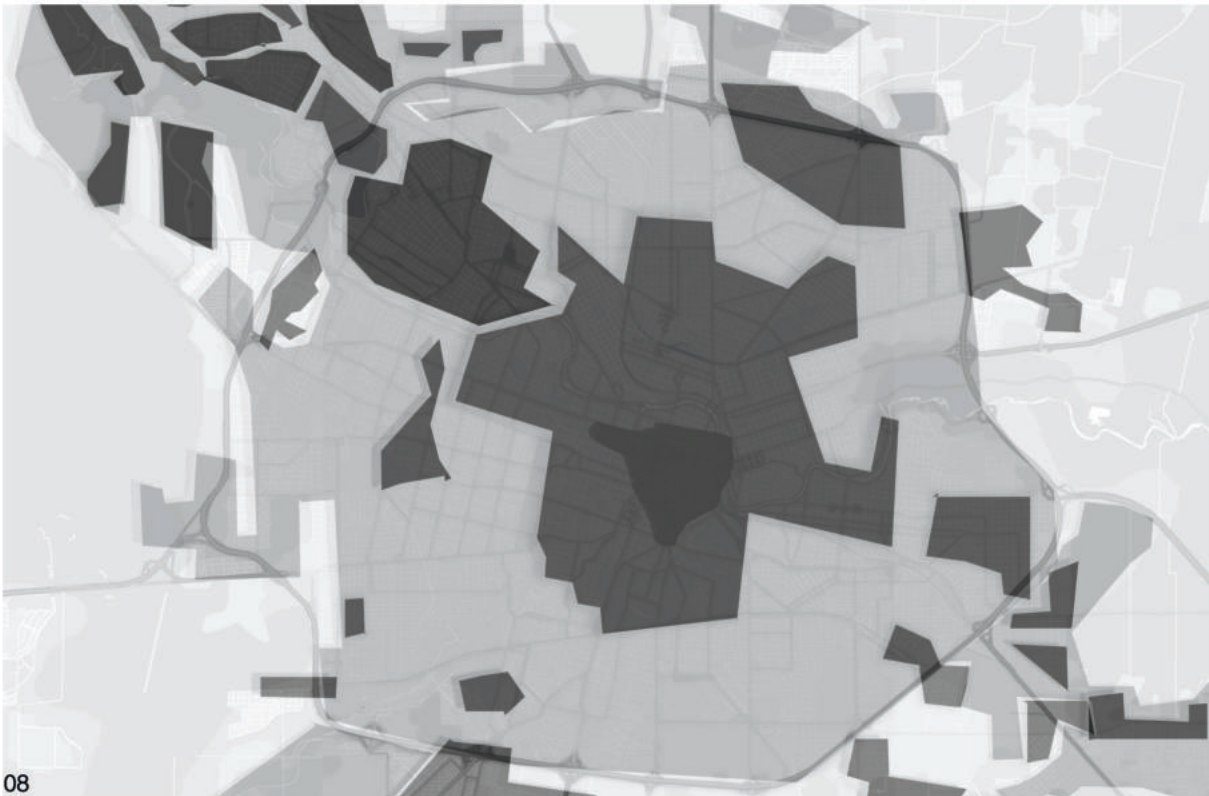


DENSIDADES_

"La ciudad de Córdoba presenta una densidad media de 2.7 hab/km². El área central concentra las mayores densidades, mientras que hacia la periferia se observa un crecimiento expansivo de baja densidad.



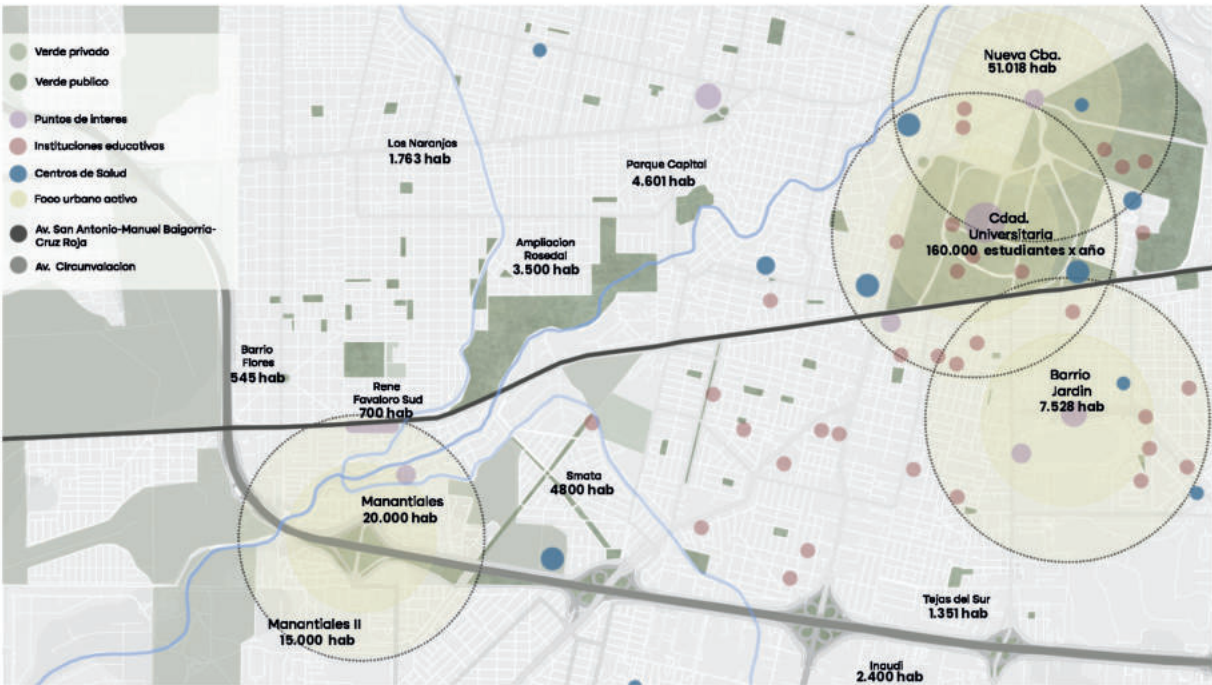
Este proceso evidencia una expansión periférica cada vez más consolidada, que impulsa la descentralización del área central y da lugar a un desarrollo urbano fragmentado, disperso y de baja densidad, incrementando la presión sobre los bordes del ejido urbano.



RELEVAMIENTO MACRO_

Datos extraídos de Mapas Córdoba IDECOR y de La Voz del Interior

Este mapeo evidencia la relación entre los barrios de mayor densidad del sur de Córdoba y la Ciudad Universitaria como polo de atracción. El proyecto propone nuevos comercios e infraestructura urbana que puedan ser utilizados por los barrios cercanos (Manantiales, Nueva Córdoba, Barrio Jardín), además de generar conjuntos habitacionales que ofrezcan vivienda tanto a estudiantes que buscan residir cerca de la universidad como a familias. El objetivo es integrar usos, servicios y vivienda en un mismo sistema urbano, favoreciendo la proximidad y la diversidad en el área.



RELEVAMIENTO - MESO

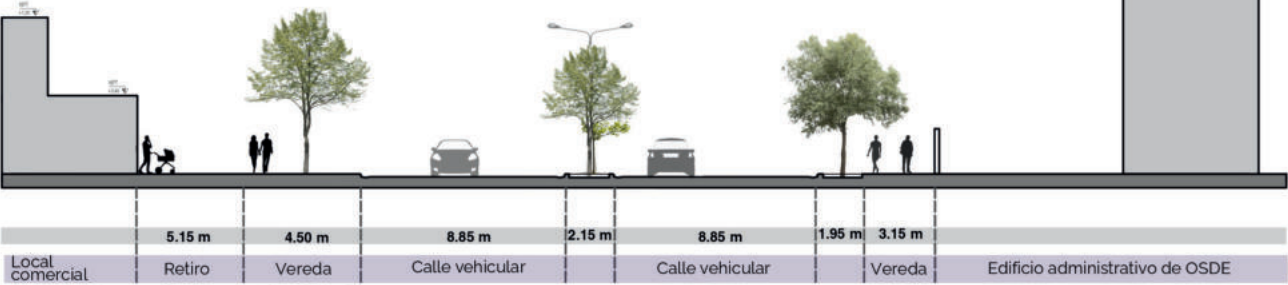


RELEVAMIENTO - MESO

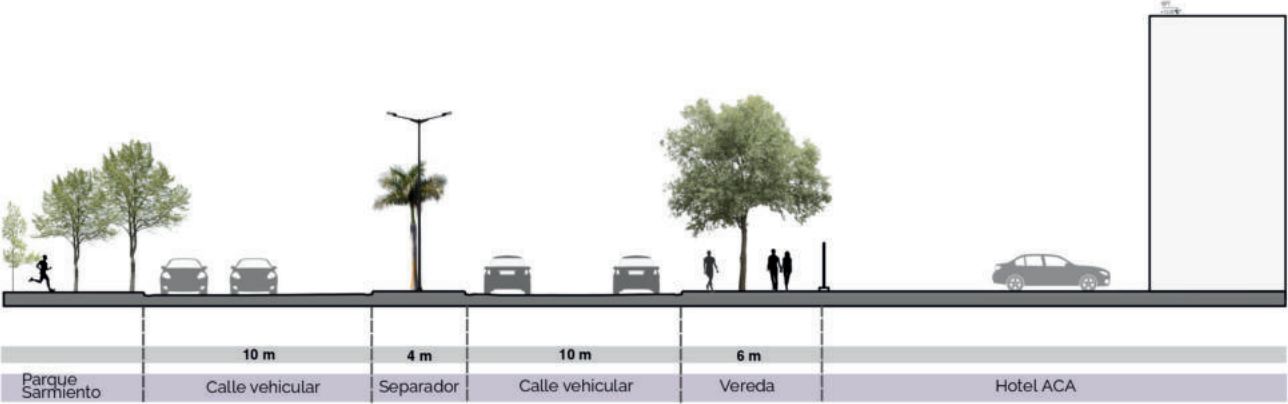
Comercios y puntos de oferta/interés de la zona.



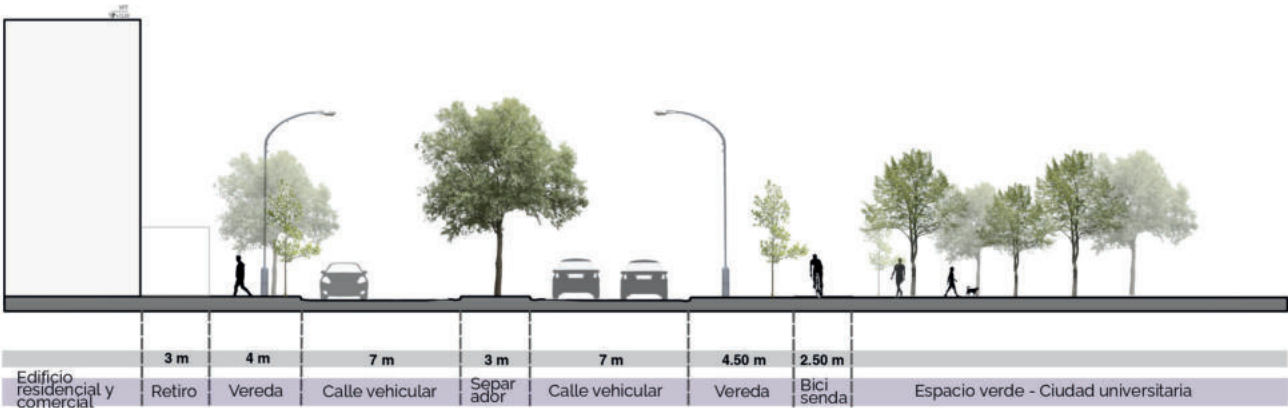
Estudio de corredores



CORTE Corredor Av. Rafael Nuñez



CORTE Corredor Av. Sabattini



CORTE Corredor Av. Velez Sarfield

El proyecto busca revalorizar la Avenida San Antonio–Manuel Baigorria-Cruz Roja como eje estructurante y vinculador de la zona sur de Córdoba.

Actualmente, este corredor cumple un rol clave al vincular el centro de la ciudad con los barrios periféricos, pero presenta carencias en infraestructura peatonal, ciclovías y calidad urbana, lo que limita su potencial como espacio público activo.

Para comprender cómo transformar esta vía en un eje metropolitano más integrado y habitable, se realizó un estudio comparativo de otras avenidas principales de Córdoba como Rafael Núñez, Vélez Sarsfield y Sabattini, analizando su sección tipo, dinámica de movilidad, usos del suelo y relación con el entorno.

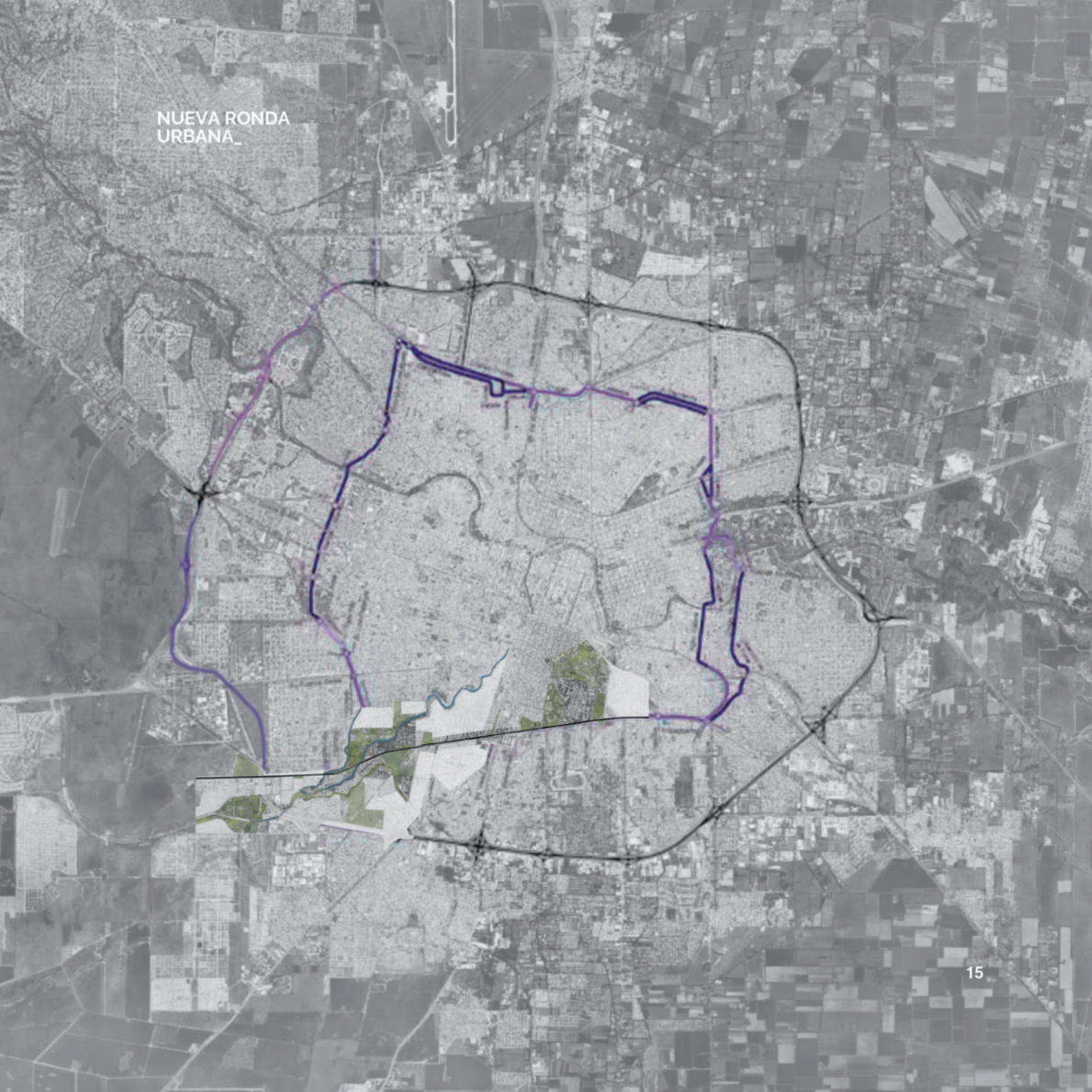
Estas avenidas funcionan como modelos de conectividad y vitalidad urbana, articulando distintos sectores de la ciudad y concentrando actividades comerciales, recreativas y de servicios.

El análisis de sus dimensiones, jerarquías viales y condiciones espaciales permitió definir criterios para el rediseño de la Calle San Antonio, proponiendo una avenida con mayor ancho, bisiendas, veredas accesibles y espacios verdes de transición, que actúe como columna vertebral del nuevo desarrollo urbano y soporte de la vida cotidiana del sector.

EJE MOVILIDAD
MAPEO DE CORREDORES _



NUEVA RONDA
URBANA_



DENSIDAD Y VACIOS URBANOS_

El crecimiento urbano de Córdoba se ha caracterizado, en las últimas décadas, por una expansión extensiva hacia la periferia, que ha dado lugar a un territorio fragmentado, con grandes áreas vacías y sectores de muy baja densidad poblacional. Esta forma de crecimiento, muchas veces guiada por la lógica del loteo y no por criterios de planificación integrada, ha generado un desequilibrio en la estructura urbana, debilitando los espacios consolidados y dificultando la provisión eficiente de servicios e infraestructura. Así, se produce un patrón de ciudad discontinua, con sectores periféricos ocupados de manera dispersa.

La consecuencia directa de este modelo expansivo es la multiplicación de vacíos urbanos, terrenos sin uso o subutilizados que, lejos de integrarse a una trama compacta, fragmentan el tejido de la ciudad y dificultan la conexión entre barrios. Esta situación encarece los costos de urbanización, genera mayores tiempos de traslado y promueve formas de segregación socioespacial, donde amplias zonas quedan desconectadas de los circuitos económicos, culturales y sociales de la ciudad.

Al extender los límites de la ciudad sin una lógica territorial clara, compromete recursos naturales valiosos, como el cinturón verde, y deteriora la calidad de vida de la población al aumentar los tiempos de traslado y reducir el acceso equitativo a servicios.

Por ello, repensar el modelo de crecimiento urbano implica avanzar hacia formas más compactas, que prioricen la densificación de las áreas existentes dentro de la ciudad, la conservación de los espacios verdes y la mejora de la habitabilidad en todos los sectores de la Córdoba.



SECTOR_

Av. San Antonio

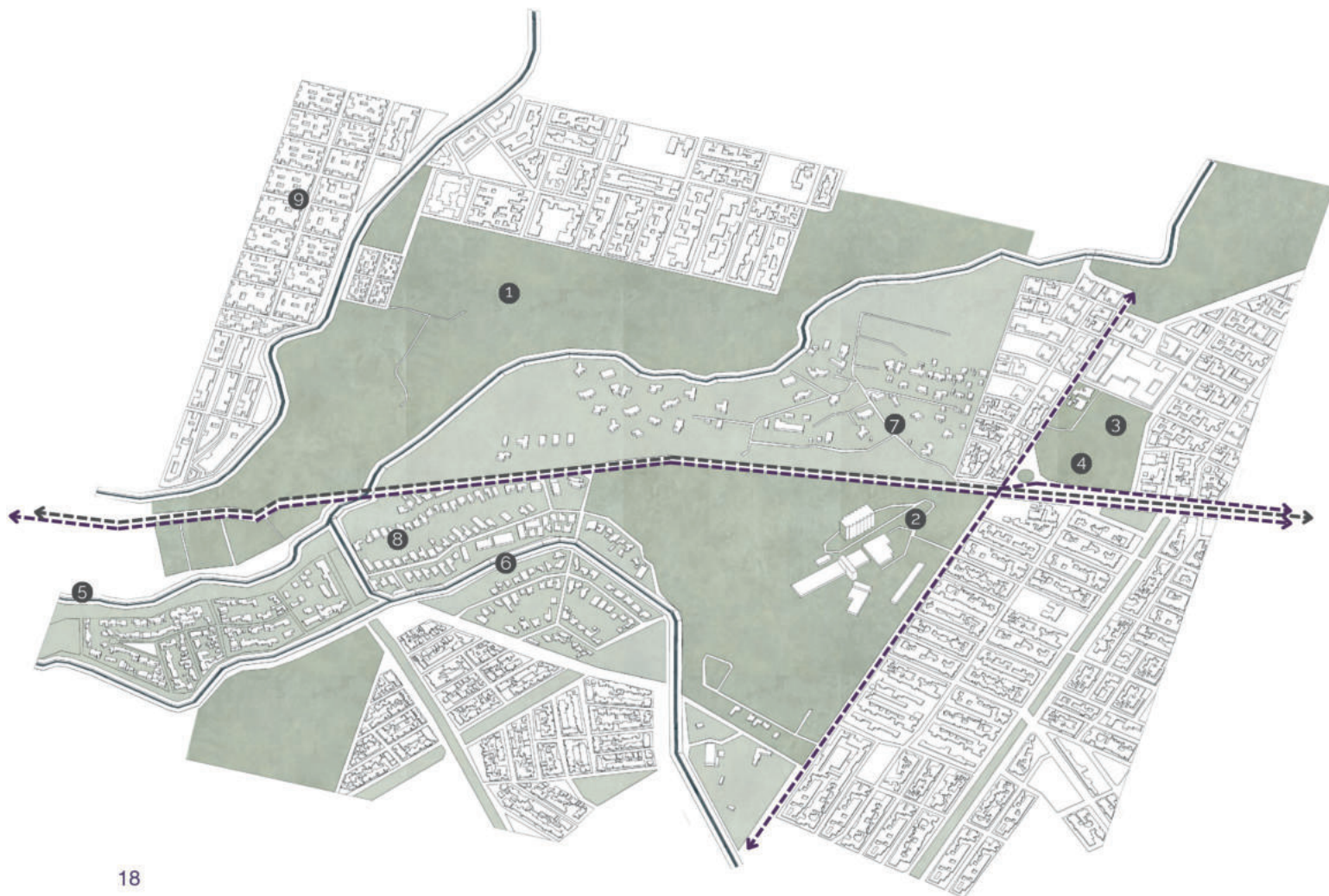
Molino Minetti

AXONOMETRÍA SECTOR ESTADO ACTUAL

- 1 Parque de la Vida
- 2 Molino José Minetti
- 3 Villa "La Lonja"
- 4 Terreno Baldío

- 5 Canal Maestro Sur
- 6 Arroyo La Cañada
- 7 Quinta de los Nores
- 8 Barrio privado

- 9 Barrio Nuevo Rosedal
- Vías de tren
- Av. San Antonio - Eje principal



SECTOR_

Molino José Minetti



Arroyo La Cañada -
Canal maestro sur



Parque de la Vida



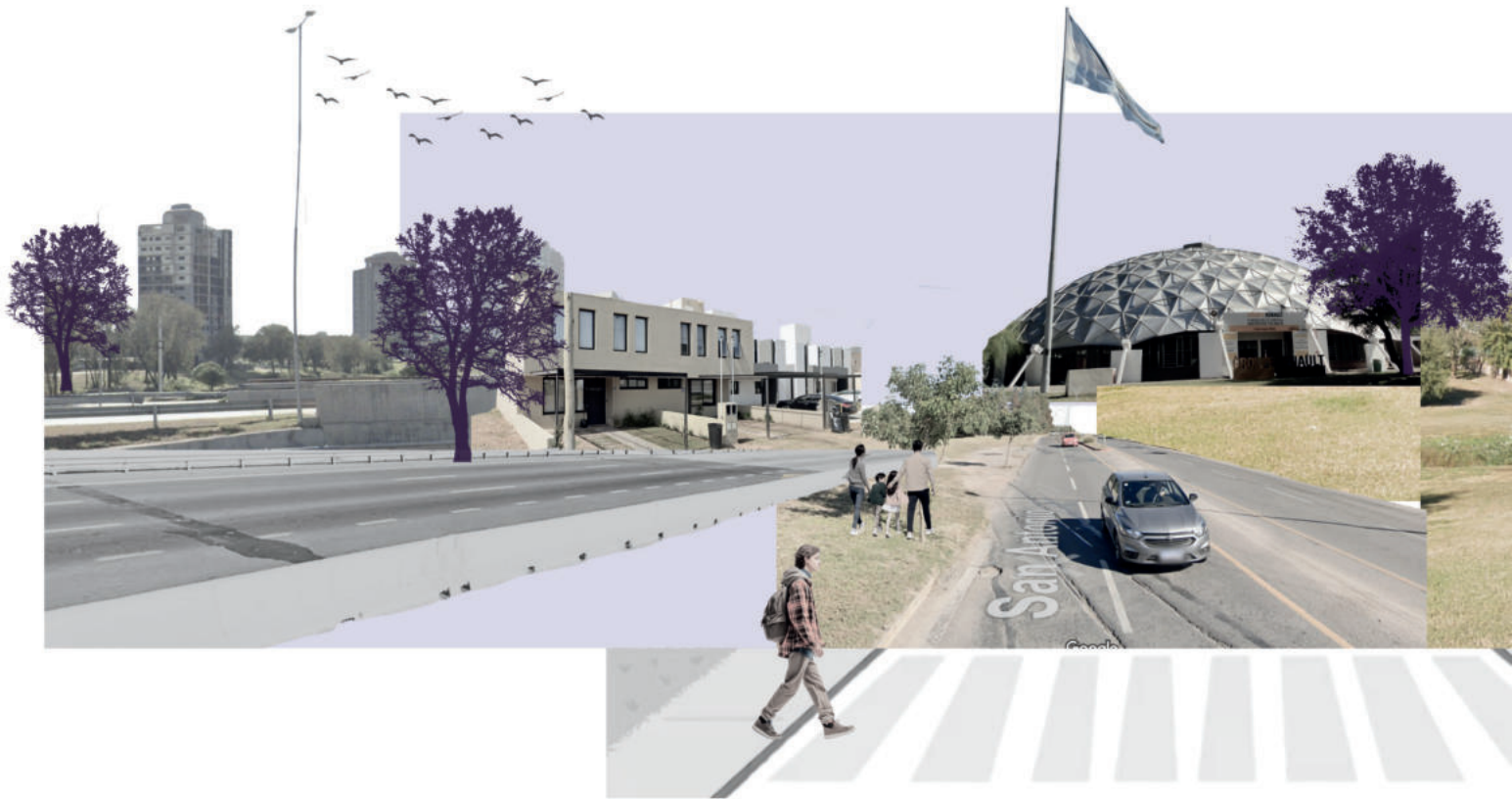
Avenida
Circunvalación



Residencia
zona Suroeste



RELEVAMIENTO
URBANO ACTUAL_





TRAMAS
VACIOS/LLENOS ACTUALES_



TEMA / PROBLEMA_

La expansión periférica sin una planificación urbana adecuada dejó como resultado una ciudad dispersa, con baja densidad, vacíos intersticiales y dificultades para garantizar infraestructura y servicios. Esta dinámica profundizó la marginalidad en los bordes urbanos y debilitó la cohesión territorial.

En este contexto, el corredor San Antonio-Manuel Baigorria-Cruz Roja aparece hoy como una costura abierta dentro del tejido urbano: una línea que conecta pero no integra, rodeada de barrios que crecen sin relación entre sí, usos del suelo incongruentes, bordes duros, espacios residuales y **áreas vacantes sin capacidad de activar la vida urbana**.

Esta situación genera un paisaje de **fragmentación física y social**, donde las personas deben desplazarse largas distancias para acceder a servicios, actividades y espacios de encuentro.

Frente a esto, la propuesta del proyecto, compuesto por conjuntos residenciales y arquitectura comercial y corporativa, actúa como una máquina de coser urbana capaz de unir aquello que hoy aparece desconectado.

Cada pieza del masterplan contribuye a recomponer vínculos físicos, sociales y ambientales, construyendo un corredor activo, continuo e identitario.

Los nuevos espacios públicos, la movilidad sostenible, los usos mixtos y la consolidación de una centralidad barrial permiten transformar una vía fragmentada en un **eje articulador**, donde la comunidad se encuentra

De este modo, se busca diseñar un conjunto arquitectónico y también desarrollar, densificar y reequilibrar un borde urbano históricamente relegado, promoviendo una forma de crecimiento más sostenible, conectada y colectiva.





02. casos de estudio.

LATITUD o CASO MEDELLÍN_

Es una propuesta de transformación urbana que busca redefinir la relación histórica de la ciudad con el río Medellín, convirtiéndolo en el elemento central de articulación territorial, ecológica y social. El río se propone ahora como un gran parque lineal que organiza el territorio y conecta los cerros tutelares, las quebradas, jardines y zonas verdes de la ciudad, generando un sistema ecológico interconectado y accesible.

Este nuevo enfoque busca potenciar la conectividad ecológica, vinculando vacíos urbanos, áreas subutilizadas e infraestructuras en desuso al sistema natural y urbano. A través de corredores peatonales, ciclorrutas y recorridos educativos y culturales, estos espacios se integran a la red verde, reforzando la biodiversidad urbana, la recuperación de quebradas y la creación de microhábitats en el corazón de la ciudad. De esta manera, se consolida un corredor ambiental que oxigena y refresca la ciudad, al mismo tiempo que promueve la educación ambiental y la apropiación ciudadana. En términos de movilidad, el proyecto propone una transformación profunda pero respetuosa con la infraestructura vial existente. En lugar de eliminar las vías rápidas que acompañan al río, se plantea su conservación y reestructuración, adaptándolas a un modelo de movilidad transformadora, sostenible y multimodal.

Finalmente, el espacio público se concibe como el gran tejido social que permite suturar la ciudad, hoy dividida por las vías rápidas y el propio río. El proyecto propone la creación de plazas, calles peatonales, puentes habitables y espacios comunitarios que crucen y conecten ambos márgenes del río, promoviendo el encuentro, la interacción y la integración social. Así, el espacio público se convierte en plataforma de reconciliación urbana, fomentando la cultura, la economía comunitaria y la vida ciudadana activa.



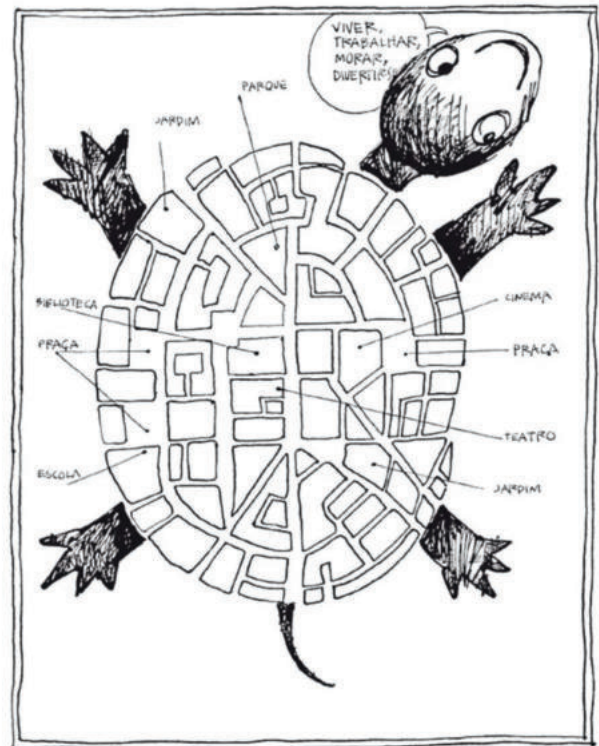
LESIONES DE JAIME LERNER CASO CURITIBA_

Una de sus principales enseñanzas es que la ciudad no es el problema, sino la solución. Para Lerner, una ciudad bien pensada puede ser una poderosa herramienta para mejorar la calidad de vida de las personas. Creía que los cambios efectivos no siempre requieren grandes recursos, sino una visión clara, decisiones rápidas y compromiso colectivo.

Lerner apostaba por aplicar soluciones de forma inmediata, con recursos limitados, pero con un gran impacto urbano y social. Esto se conoce como el principio del "acupuntura urbana", donde pequeños cambios estratégicos pueden generar transformaciones en cadena.

Propone intervenir con acciones puntuales en lugares clave de la ciudad para generar efectos positivos en cadena. Estas intervenciones no requerían grandes presupuestos ni largos procesos, sino una mirada precisa y una voluntad clara de actuar. Lerner defendía la importancia de actuar rápidamente: sostenía que las buenas ideas no debían esperar, y que muchas veces los obstáculos se superaban con ingenio más que con dinero. De hecho, afirmaba que si se quiere creatividad, hay que eliminar un cero del presupuesto; y si se quiere sustentabilidad, eliminar dos.

También, defendía la creación de plazas, parques y calles peatonales que fomentaran el uso colectivo del espacio y fortalecieran el vínculo entre los ciudadanos y su entorno. Estas transformaciones urbanas iban siempre acompañadas de programas de educación cívica, porque creía que una ciudad sostenible solo era posible si sus habitantes participaban activamente en su construcción y cuidado.



Movimiento y trabajo juntos. Si el caparazón de la tortuga es dividido en partes, se muere. Parecido a la ciudad, los elementos de la vida y el trabajo no pueden estar tan separados. Hay una necesidad absoluta de integrar las funciones urbanas compatibles dentro de la ciudad"

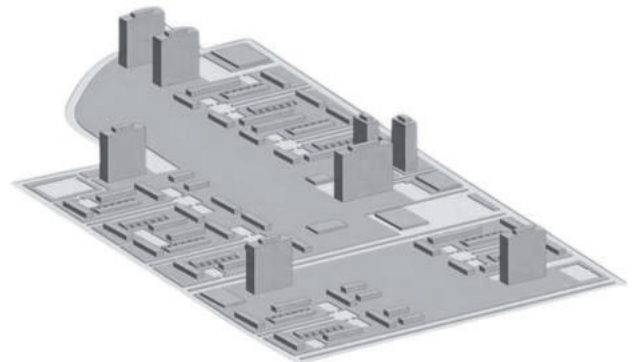
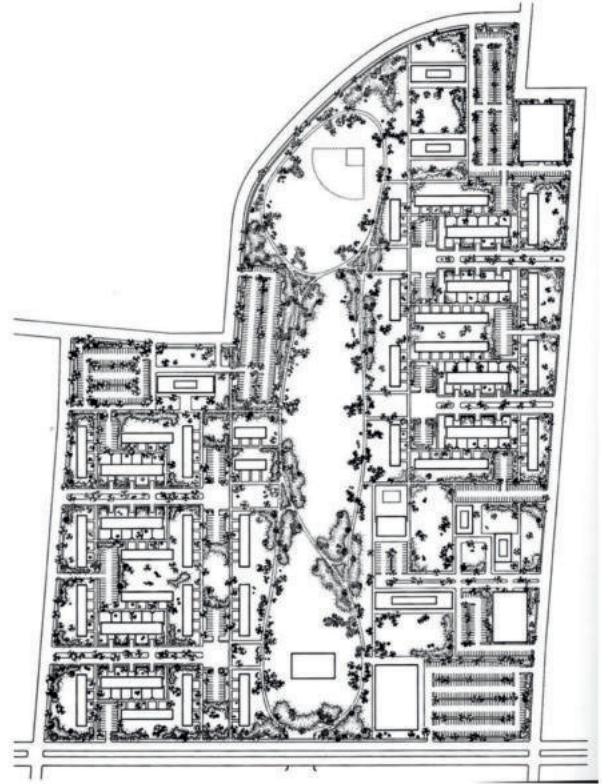
LAFAYETTE PARK MIES VAN DER ROHE_

El proyecto Lafayette Park, diseñado por Mies van der Rohe junto a Ludwig Hilberseimer y Alfred Caldwell entre 1956 y 1959 en Detroit, Estados Unidos, constituye una referencia clave en la historia del urbanismo moderno por ser una de las primeras experiencias de renovación urbana en áreas industriales y de vivienda deterioradas cercanas al centro de la ciudad.

Lafayette Park plantea una superposición de escalas y densidades, combinando torres, bloques bajos y viviendas en hilera, todo ello articulado por un gran parque central y amplios espacios verdes públicos, integrando el verde como estructura central del proyecto y ofreciendo una experiencia urbana que equilibra la densidad con la habitabilidad y el contacto con la naturaleza.

Desde esta perspectiva, la tesis puede releer críticamente Lafayette Park, no desde la demolición total como proponía Mies, sino desde una lógica de regeneración adaptativa y sostenible, aprovechando las preexistencias del Molino Minetti como patrimonio industrial, y planteando una nueva densificación controlada, con mezcla de escalas, usos y tipologías habitacionales, que permitan recuperar la vitalidad urbana en el sector, integrando la movilidad sostenible y el espacio público como elementos articuladores.

Mientras que Lafayette Park apuesta por un modelo de modernismo ortogonal, con grandes parques abiertos y sectores aislados, la propuesta busca una mayor integración con la trama urbana existente, generando corredores de movilidad activa, espacios públicos activos y usos mixtos que reactiven el borde urbano y generen centralidades barriales.

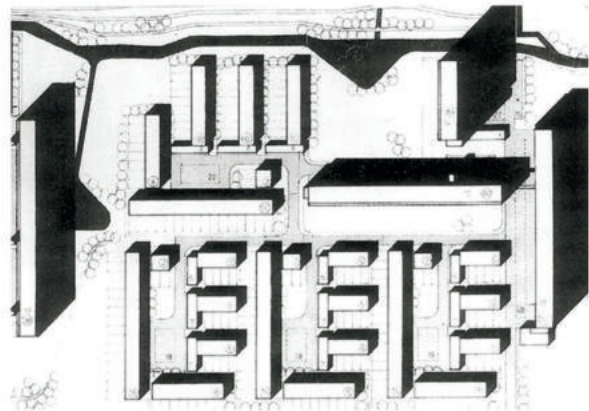


PENDRECHT BAKEMA_

El Proyecto "Pendrecht", concebido por Bakema bajo la influencia de los principios del Team X, significó un punto de quiebre respecto a las ideas rígidas del urbanismo moderno defendido por el CIAM. Este proyecto no solo propuso una nueva forma de estructurar la ciudad, sino también una nueva manera de vivirla, donde la diversidad, la interacción y el tejido social cobran protagonismo. En lugar de estructuras aisladas y funcionalistas, Pendrecht ofreció una visión integradora, en la que las calles, los barrios y los espacios públicos constituyen una red viva que estimula el sentido de comunidad.

Este enfoque es profundamente pertinente para nuestro proyecto. La zona elegida, marcada por su carácter liminal entre centro y periferia, sufre actualmente una fuerte fragmentación urbana y social. Inspirándonos en las ideas de Bakema, buscaremos revertir esa situación a través de la creación de corredores urbanos que reconecten tejidos desconectados, aprovechando tanto preexistencias como recursos naturales del entorno.

Así como Pendrecht se alejó de la ciudad entendida como un conjunto de objetos arquitectónicos aislados, nuestro proyecto propone una estructura abierta, donde los espacios públicos, la vivienda, la movilidad y los servicios se entrelacen como un sistema que pone en el centro a las personas. La intención no es solo regenerar físicamente el sector, sino también reactivar los vínculos comunitarios, ofreciendo espacios que favorezcan la permanencia, el encuentro y la seguridad. Crearemos una ciudad que no impone formas, sino que se adapta, se abre y se transforma a partir de las dinámicas sociales que la habitan.

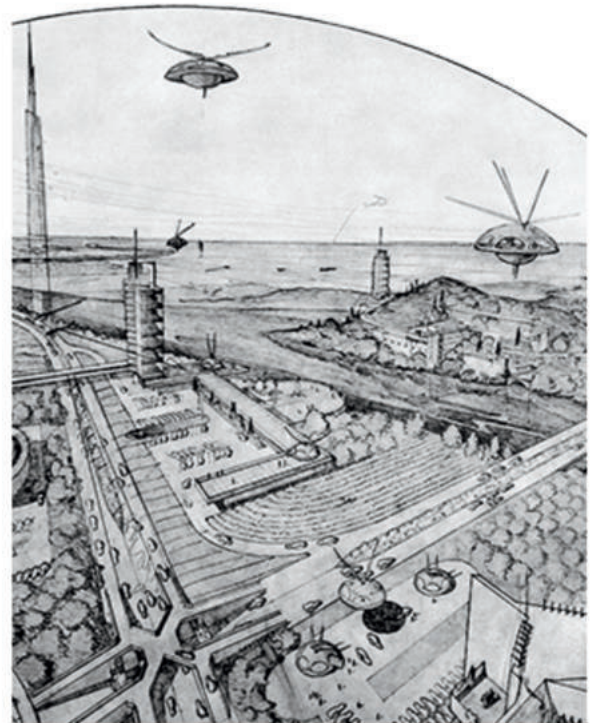


BROADACRE CITY FRANK LLOYD WRIGHT_

La propuesta urbanística de Broadacre City, planteada por Frank Lloyd Wright en 1932, emerge como una crítica radical al modelo de ciudad industrial del siglo XX, caracterizada por la densidad excesiva, la concentración de actividades, la contaminación y la alienación del individuo respecto a la naturaleza. En este modelo utópico, Wright proyecta una ciudad dispersa, donde la descentralización y la autonomía individual guían el desarrollo territorial. Cada familia se apropia de una acre de tierra, y la movilidad depende enteramente del uso del automóvil y del avión personal, consolidando una ciudad anti-colectiva y anti-urbana, con baja densidad y fuerte integración con el paisaje natural en su construcción y cuidado.

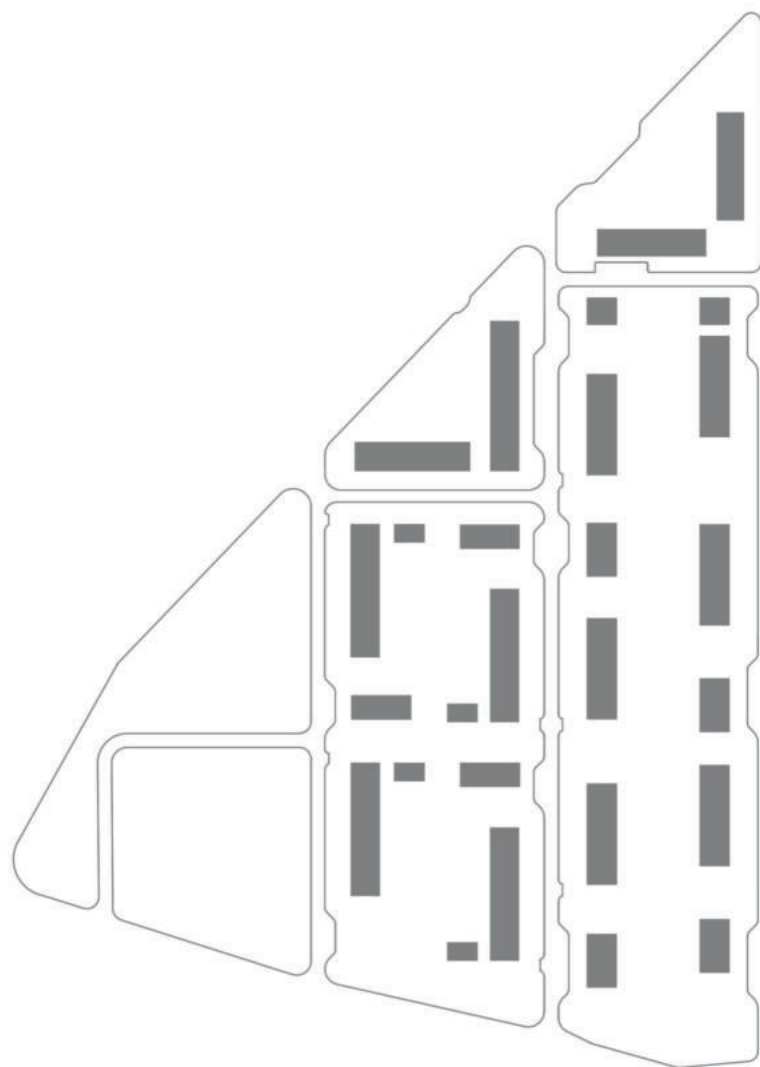
Para nuestra propuesta buscamos aprender de Broadacre City su intención de vincular al individuo con el entorno natural, pero aplicándolo al contexto urbano contemporáneo, donde la integración del verde y los espacios productivos no se conciben como elementos de dispersión, sino como parte del espacio público articulador que favorece el encuentro, la producción local, la cultura y el comercio de cercanía, consolidando un modelo urbano más sostenible, resiliente y socialmente inclusivo.

Nos interesaría tomar la propuesta de Wright, sus críticas a la ciudad industrial como inspiración teórica para repensar las zonas industriales en desuso desde una perspectiva contemporánea, que promueva la regeneración urbana mediante densificación, movilidad sostenible, integración social y puesta en valor del patrimonio industrial existente, resignificándolo como soporte para una nueva centralidad barrial que conecte la periferia con el centro de la ciudad de Córdoba.





03. master plan.



Áreas vacantes con propuesta para activar la vida urbana.







Plano de manzana original



Plano de manzana modificado según proyecto

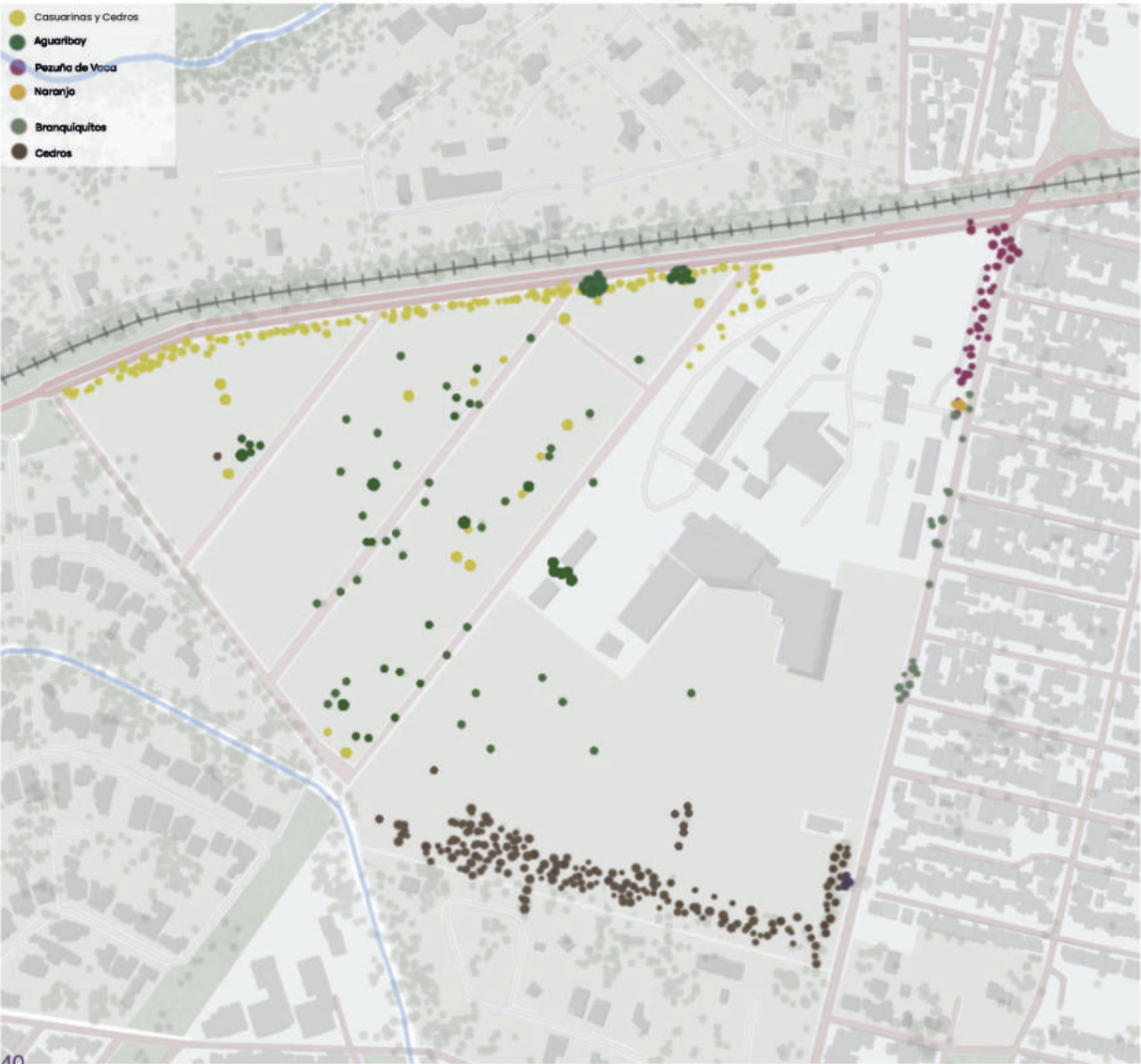


Planimetría original



Planimetría según proyecto

RELEVAMIENTO DE ARBOLADO_



NORMATIVA USOS DEL SUELO_

J2: Ubicación parque, destinada a la consolidación y extensión de la urbanización.

RV: Futuro Parque urbano, Área de reserva: en las que desarrollándose actualmente determinados usos, quedan sujetas, en caso de darse el cambio de uso, a las determinaciones del mismo que se hagan en cada caso según estudio particularizado.

H1: Periferica, extender urbanización: uso de residencial de mediana densidad. Planes de vivienda con intensidades de edificación diferenciada. Planta baja + 3 pisos

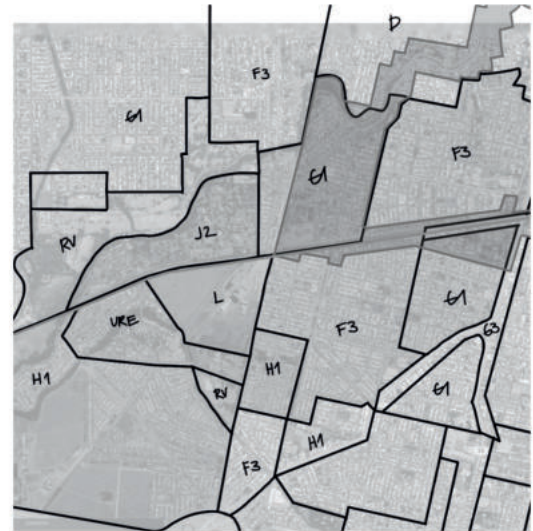
URE: Acceso controlado. Espacio p/ actividades deportivas.

L: Destinada fundamentalmente a asentamiento de rurales. Excluida la localización de planes de vivienda.

F3: Periferica, destinada a consolidarse con un uso residencial de baja densidad de viviendas ind. y/o individual agrupada. Vivienda colectiva en parcelas detalladas (APU)

G1: Periferica, destinada a consolidarse con un uso diferencial de baja densidad de viviendas ind. y/o individual agrupada. Ocupación de espacios libres ya urbanizados.

APU: "Área de Planeamiento Urbanístico" o "Área Periférica Urbanizable". Es una categoría pensada para sectores ubicados en la periferia de la ciudad, que están destinados a consolidarse urbanísticamente a futuro, pero con ciertas condiciones específicas. Estas zonas ya cuentan con una urbanización previa básica (calles trazadas, servicios mínimos o parcialmente instalados), pero aún no están ocupadas por viviendas o construcciones. **La idea es fomentar que se ocupen esos espacios vacíos antes de seguir expandiendo la ciudad hacia terrenos rurales.**



NORMATIVA ACTUAL

Planeamiento Urbano - Ocupación del Suelo

Municipalidad de Córdoba

Información

X

-31.4484787321165, -64.21975346399297

Ocupación del Suelo (Ord 8256)

KML

Ocupación del Suelo	Las características básicas de regulación por zona según la Normativa de Ocupación vigente deberán respetar también las disposiciones relativas a Línea de Edificación (ver Plano de Retiros) y Centro de Manzana (ver capa de Centro de Manzanas)		
N° de Ordenanza - Perfil	8256-L		
Ordenanza Original	Ord. 8256/86		
Ordenanza Modificatoria	Ord. 12483/15		
Art. Ordenanza			
Perfil/Zona	L		
Zona			
Gráfico			
Carácter Urbanístico	DESTINADA FUNDAMENTALMENTE AL ASENTAMIENTO DE RURALES. EXCLUIDA LA LOCALIZACIÓN DE PLANES DE VIVIENDA		
Actividad Industrial	ZONA INDUSTRIAL		
FOS %	60		
FOT	1.5		
Retiro Frente	10 m		
Retiro Línea Edificación	Ver aquí		
Otros Retiros	LATERALES: Parcelas con frente inferior a 25m NO son obligatorias; parcela con frente mayor a 25m a 60m en un lateral; frente mayor a 60m ambos laterales, ambos casos relación a 1/3 no menos a 6m. FONDO: 10 m		
Otras Disposiciones	USOS RURALES FOS=30% FOT=0,30/ZONAS 8,9,10,11 DE LA ORD. 8060 1 VIV PPAL + 1 ACCESORIA		

Altura Perímetro Libre	
Máxima Cantidad de Pisos sobre Línea Municipal	
Máxima Cantidad de Pisos	
Máxima Cantidad de Pisos	
Perímetro Libre	
Unidades Funcionales	DE VIVIENDA =UNA POR PARCELA ACCESORIA AL USO INDUSTRIAL
Observaciones	Parcelas con Frente inferior a 25m FOS 80, mayor a 25m FOS 60. Altura Máxima Sin Limitaciones

PROPUESTA DE NORMATIVA_

Históricamente, la normativa de uso de suelo del predio del Molino Minetti responde a una lógica periférica propia de otra etapa del crecimiento urbano de Córdoba. En aquel entonces, esta área era considerada parte del borde rural e industrial de la ciudad, motivo por el cual se definió como zona de uso industrial o de asentamiento rural.

Sin embargo, con el paso del tiempo, el crecimiento de la ciudad reconfiguró profundamente su estructura. Las nuevas zonas industriales se desplazaron hacia la periferia externa, especialmente más allá del anillo de Circunvalación, mientras que este sector fue absorbido por la expansión residencial.

Hoy, el predio del Molino Minetti se encuentra inmerso en una trama urbana consolidada, rodeado por barrios residenciales, equipamientos públicos, escuelas y zonas comerciales. Su uso actual como suelo industrial resulta obsoleto y contradictorio con el entorno inmediato.

Por ello, se considera clave redefinir el uso de suelo del lote a trabajar hacia funciones que respondan a las necesidades reales del barrio y su contexto: vivienda, comercio, espacios públicos y actividades comunitarias, transformando este espacio urbano en una pieza integrada y activa.

"La ciudad es un organismo vivo que evoluciona con el tiempo, y su diseño debe ser flexible y adaptarse a las necesidades cambiantes de sus habitantes"

- Richard Rogers





MEMORIA DE IDEAS_

A lo largo del tiempo, el crecimiento de Córdoba se ha extendido hacia la periferia sin una guía urbana coherente, generando sectores con escasa densidad, carencia de servicios y grandes vacíos entre urbanizaciones.

El corredor San Antonio, frente al Molino Minetti, presenta múltiples rupturas físicas y funcionales que impiden consolidarlo como un eje vital. Es aquí donde la propuesta interviene como una "máquina de coser": enlaza bordes, reestablece conexiones, reconfigurando la calle como un corredor urbano activo, continuo y con carácter propio.

La intervención se despliega en **tres ejes principales**: movilidad, densidad y espacio público.

1. **Movilidad**: se redefine el perfil vial de San Antonio como un corredor multimodal, sumando bicisendas, veredas amplias y cruces accesibles, promoviendo la movilidad activa, con la intención de reducir el uso del auto.
2. **Densidad**: se incorporan desarrollos residenciales con planta baja activa —destinada a comercio, usos comunitarios o espacios públicos abiertos— para potenciar la vida de barrio.
3. **Espacio público**: se crea arquitectura comercial, zonas verdes, arbolado, mobiliario, y espacios de permanencia con criterios de accesibilidad y calidad ambiental.

Así, este sector se transforma en un eje integrador, con mayor densidad, servicios y vida pública, y que reactiva vínculos urbanos a escala metropolitana y barrial.



VACIOS/LLENOS DE PROPUESTA



OBJETIVOS_

Consolidar el tejido urbano a lo largo del corredor San Antonio, transformándolo en un entorno de mayor densidad, calidad urbana y cohesión social.

Fomentar la **interacción social** y el uso del espacio público mediante nuevos espacios gastronómicos, culturales y de servicios, promoviendo la convivencia entre barrios y acompañando con una densificación planificada.

Revalorizar el espacio público mediante la creación de parques, veredas de calidad, bici-sendas y espacios de encuentro.

Promover la **movilidad activa** y sostenible (peatonal, ciclista) a través del re-diseño del perfil vial.

Integrar la nueva urbanización con los equipamientos existentes y futuros (Sanatorio Allende, centros comerciales, policía, Ciudad Universitaria, Parque Sarmiento).



ESTRATEGIA PROPUESTA_

acciones | DENSIFICAR
RE-CONFIGURAR
CONECTAR

1. Re-definir el corredor vial como una avenida de alta calidad peatonal, con veredas amplias, bicisendas, arbolado y espacios de permanencia que transformen una vía fragmentada en un eje integrador.

2. Densificar los bordes urbanos priorizando planta baja activa con usos comerciales, comunitarios y de servicio, incorporando vivienda para aportar continuidad urbana y activar los espacios vacantes.

3. Crear nodos de atracción social:

Centro comercial / paseo gastronómico.
Parque lineal del Molino.

4. Diseñar y consolidar espacios públicos de calidad, incorporando vegetación, mobiliario y áreas de encuentro.

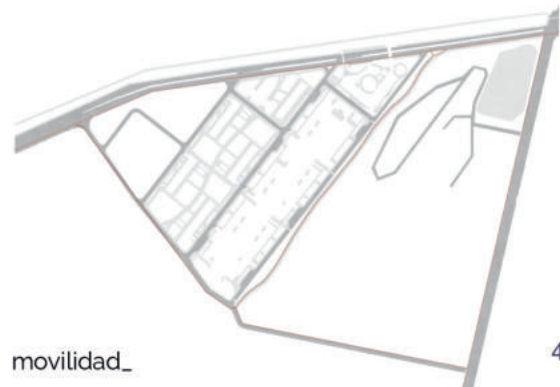
5. Impulsar la **conectividad verde y multimodal** (peatonal, ciclista, tren, parques urbanos) para tejer una red continua y accesible.



densidad_



verde_

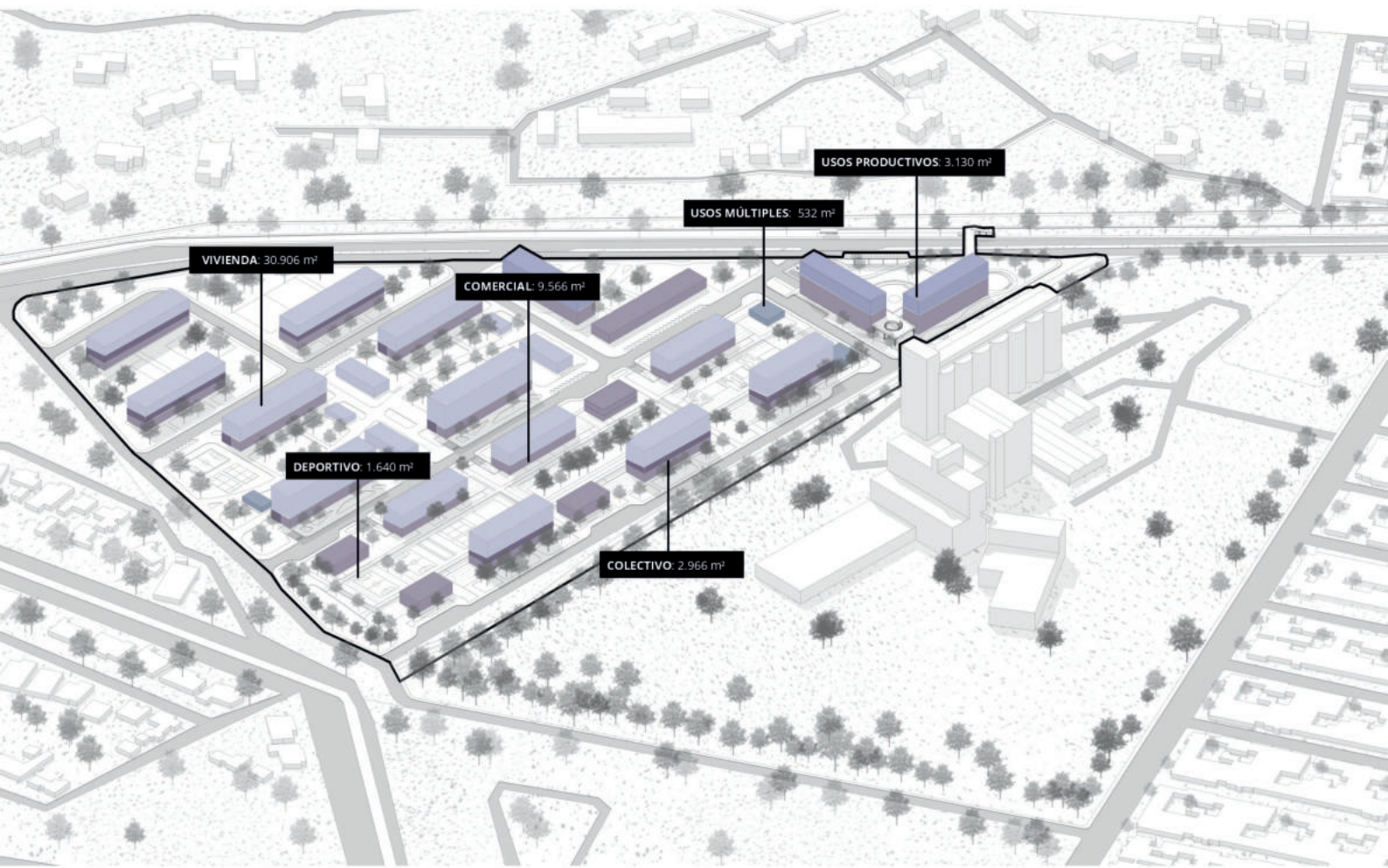


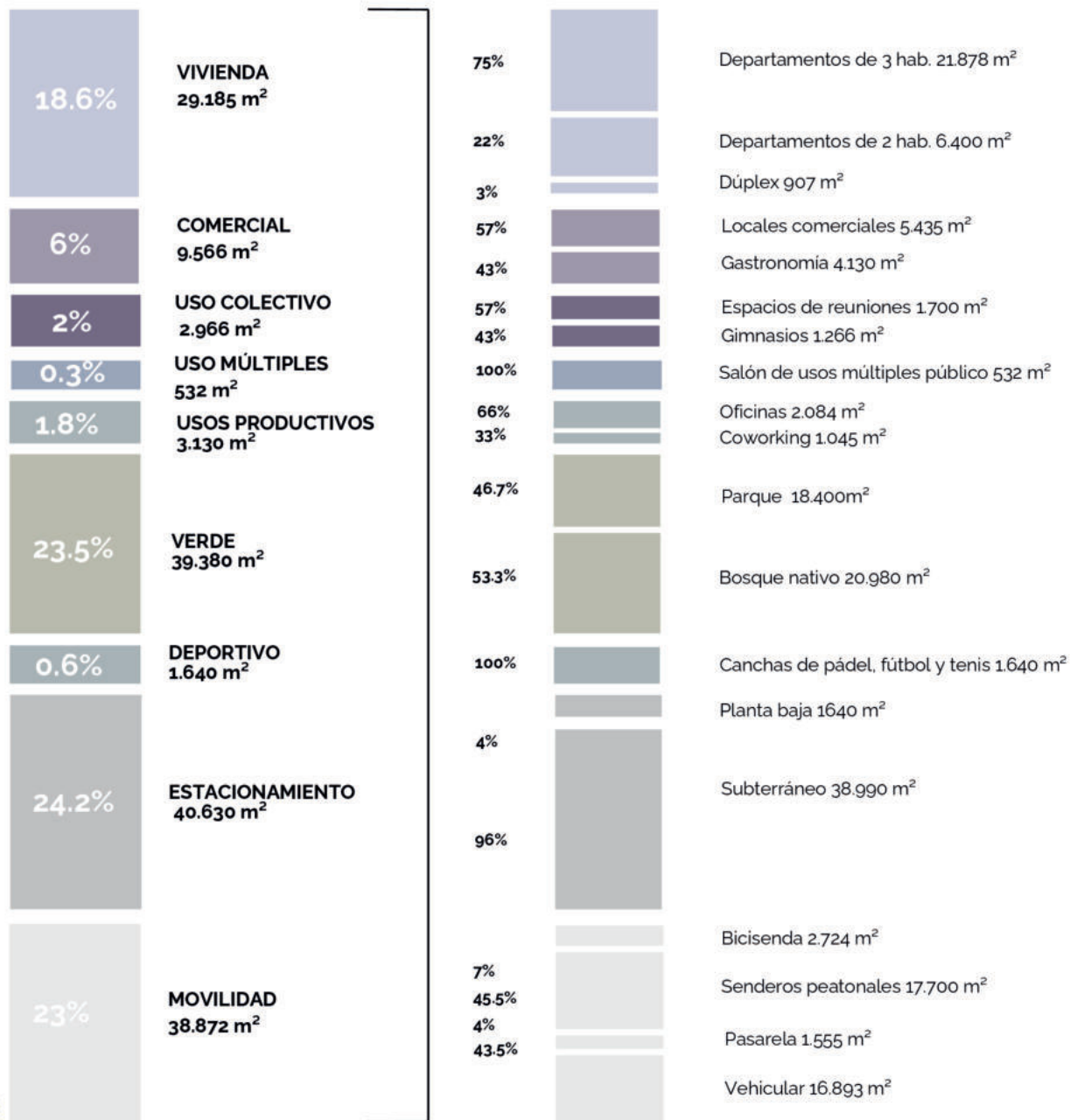
movilidad_

PLANIMETRÍA_

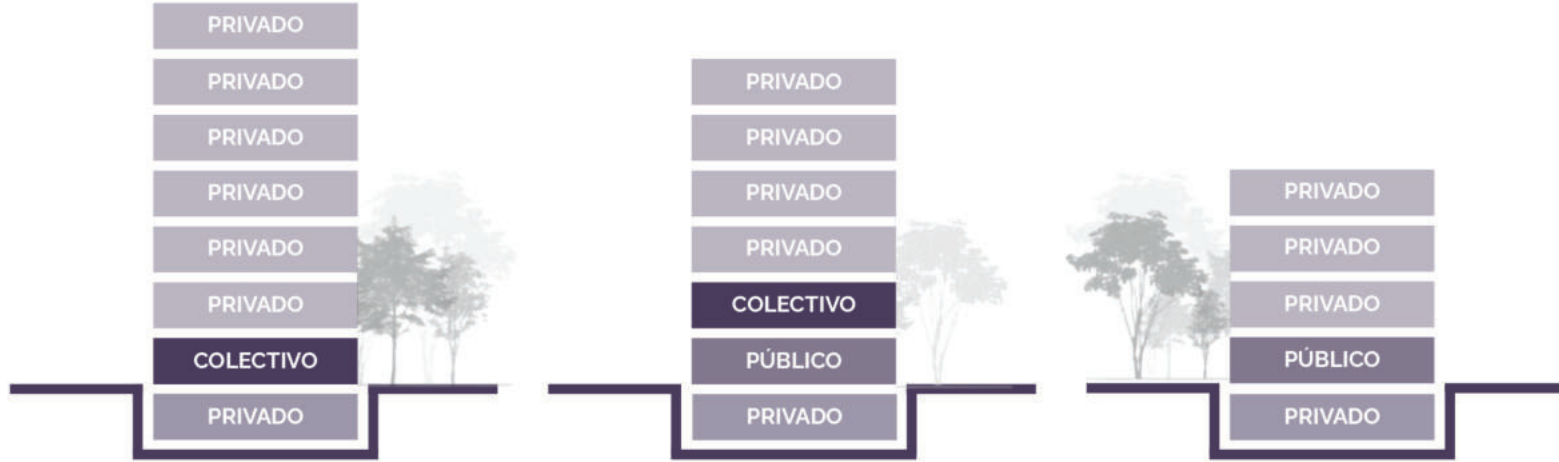


ESQUEMA
PROGRAMÁTICO_



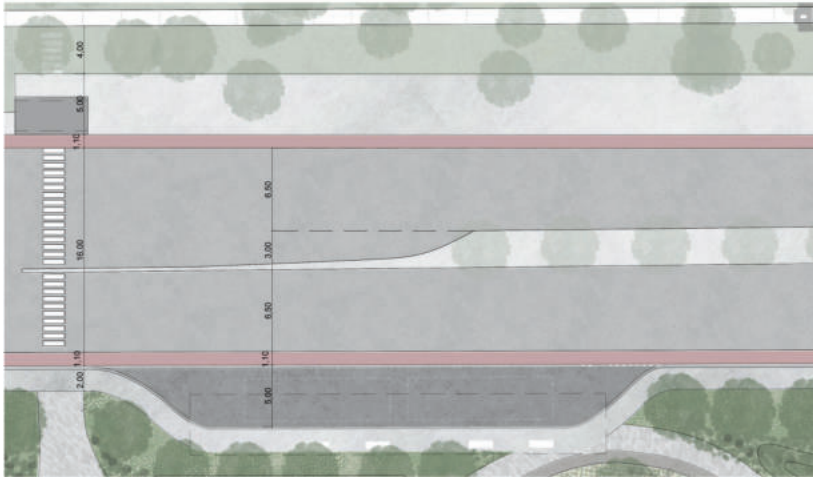


ESQUEMA DE USOS
MODOS DE HABITAR_



EJE MOVILIDAD Av. San Antonio_

Para el eje movilidad se propone la transformación de la Avenida San Antonio en un corredor multimodal que articule el territorio y mejore la calidad del espacio urbano. A través del ensanchamiento de la avenida, se incorpora una bicisenda, sendas peatonales amplias y accesibles y se revaloriza el transporte público mediante la puesta en funcionamiento del tren y la incorporación de paradas de colectivo. El nuevo perfil vial jerarquiza los distintos modos de circulación, promoviendo la movilidad activa y **reduciendo la dependencia del automóvil.**



Se busca consolidar a la Av. San Antonio como columna vertebral de conectividad urbana.



PARQUE LINEAL

El parque lineal se plantea como un eje integrador a lo largo del corredor, estructurando el espacio público y residencial, promoviendo nuevas formas de habitar el borde urbano. A través de una secuencia clara —feria barrial, veredas peatonales, áreas verdes, bicisenda— se fomenta la interacción social, la movilidad activa y la apropiación cotidiana del espacio. Este parque no solo mejora la calidad ambiental y paisajística del sector, sino que también conecta los programas residenciales con la dinámica barrial, generando continuidad urbana, identidad y vitalidad comunitaria.

Imagen objetivo



PIEZAS GRÁFICAS
CORTES_

Corte A





PIEZAS GRÁFICAS
CORTES_

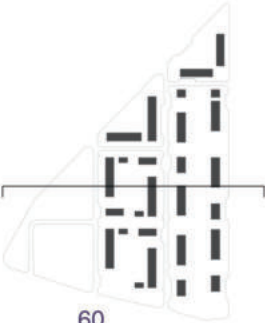
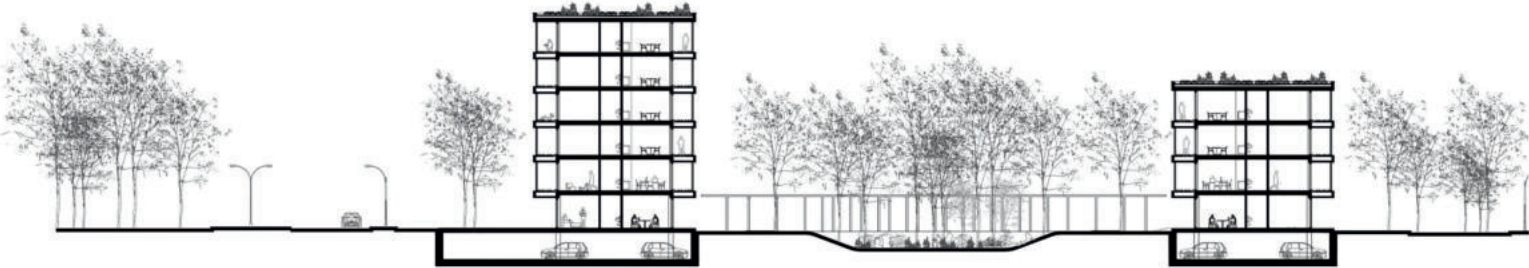
Corte B

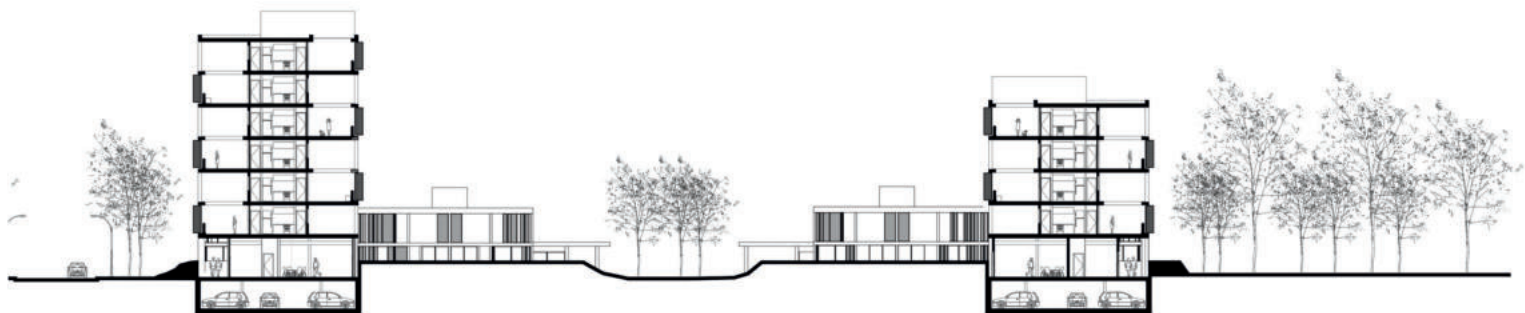




PIEZAS GRÁFICAS
CORTES_

Corte C







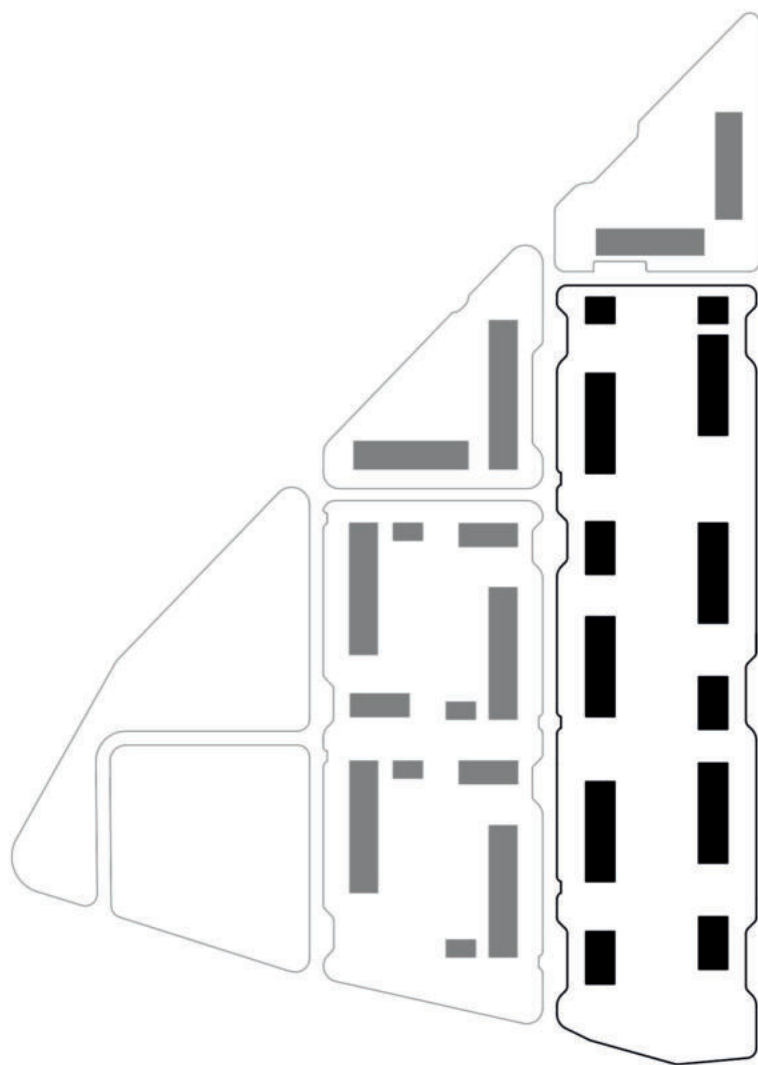


ENSAYOS
URBANOS.











TRABAJO FINAL DE CARRERA

Autora_ Ramos Panzeri Catalina

Titular_ Arq. José Ignacio Santillán

JTP_ Arq. Tomas De Grave, Arq. Esteban Barrera.

Facultad de Arquitectura

Universidad Católica de Córdoba



04.

proyecto
construir
ciudad
desde el
conjunto.

¿CÓMO CONSTRUIR **CONJUNTOS RESIDENCIALES** QUE APORTEN **ESPACIOS URBANOS DE CALIDAD**?

La vivienda colectiva hoy no se limita a repetir unidades, sino a **construir ciudad**. En un contexto cambiante, donde los modos de habitar son diversos y flexibles, el desafío radica en proyectar estructuras abiertas y adaptables, capaces de generar espacios urbanos de calidad.

Surge entonces una serie de preguntas que orientan el proyecto:

*¿Cómo **ralentizar** el tiempo acelerado que impone la vida urbana para **recuperar la intimidad del habitar**?*

*¿Cómo dilatar la **transición** entre la hostilidad de la calle y el espacio doméstico?*

*¿Cómo actuar en **entornos contruidos por la suma de piezas genéricas y fragmentadas**?*

*¿Cómo ofrecer **continuidad y sentido en paisajes urbanos** marcados por el **caos y la desigualdad latinoamericana**?*

Estas preguntas no buscan respuestas cerradas, sino abrir un campo de exploración donde la arquitectura pueda pensar la ciudad desde lo cotidiano, lo colectivo y lo sensible. Construir vivienda, en este marco, es construir vínculos, transiciones y formas de estar en común.

TEMA PROBLEMA_

La ciudad de Córdoba se caracteriza por un tejido de baja densidad, compuesto en su mayoría por viviendas unifamiliares, lo que produce un paisaje urbano fragmentado y de pequeña escala. La aparición de grandes bloques residenciales o torres tiende a intensificar esta tensión, al introducir una escala que rara vez dialoga con su entorno inmediato.

En el caso del lote junto al Molino Minetti, esta dualidad se vuelve especialmente evidente: una pieza industrial de gran tamaño convive con una trama barrial baja, dispersa y poco conectada. A esta situación se suman los bordes duros y las plantas bajas ciegas de muchos edificios colectivos, que profundizan la desconexión entre ciudad y vivienda y reducen la relación entre lo público y lo doméstico.

El proyecto busca abordar esta problemática mediante una **gradiente espacial que ordena el pasaje entre lo público y lo privado**. La transición se expande a través de patios, expansiones y umbrales que actúan como dispositivos de mediación, ralentizando el ingreso a las viviendas y promoviendo continuidad en lugar de quiebres abruptos.

Así, la planta baja deja de ser un espacio residual para convertirse en un nivel activo de encuentro y articulación urbana, en línea con lo propuesto por Marcelo Faiden en "Los bajos de los edificios altos". La propuesta procura reconciliar escalas e integrar el tejido barrial, la pieza industrial y las nuevas viviendas, contribuyendo a un paisaje urbano más continuo, accesible y habitable.



EL LÍMITE COMO PROTAGONISTA URBANO_

"El límite es el verdadero protagonista del espacio, como el presente, otro límite, es el verdadero protagonista del tiempo."

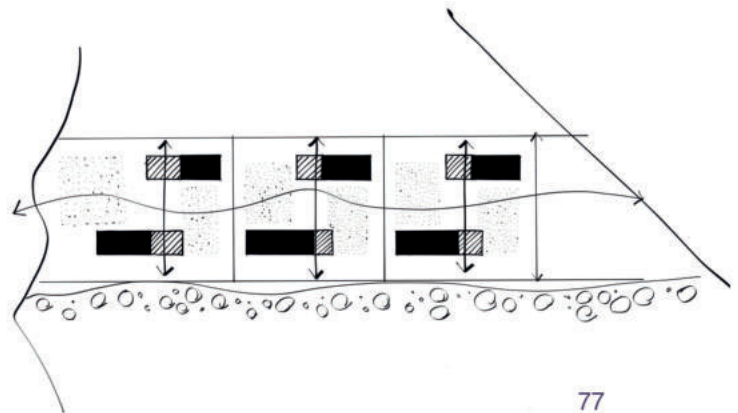
—Eduardo Chillida

El límite no debe entenderse como un borde rígido, sino como un espesor activo, un territorio donde se definen las relaciones fundamentales entre arquitectura y ciudad. Es allí donde el edificio deja de ser un objeto aislado y comienza a participar del entramado urbano.

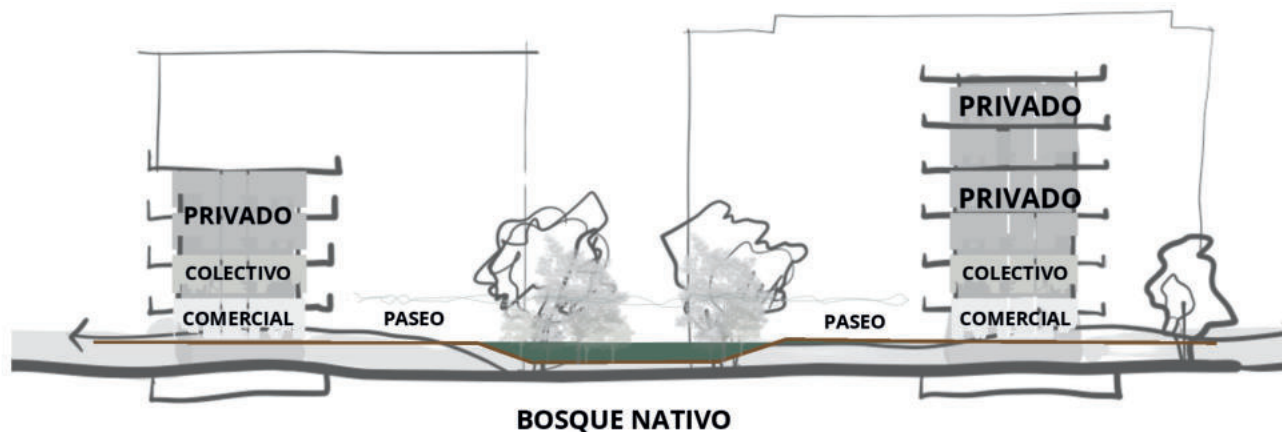
Marcelo Faiden, en su reflexión sobre "Los bajos de los edificios altos", señala que la planta baja es el lugar donde se negocia esa relación. En este umbral se decide si un proyecto aporta vida colectiva o si, por el contrario, la bloquea mediante cierres, frentes ciegos o usos residuales. En la misma línea, Jordi Borja sostiene que el espacio público es un derecho ciudadano, y que su calidad depende en gran medida de la apertura y generosidad de los bordes edificios. Un edificio que privatiza su contacto con la calle —ya sea mediante rejas, estacionamientos o muros— limita la vitalidad del barrio.

En ciudades heterogéneas y fragmentadas como Córdoba, este enfoque adquiere especial relevancia. El lote que nos convoca, colindante con una pieza industrial de gran escala y rodeado de situaciones dispares, **se presenta como una oportunidad para que el límite funcione como un umbral habitable**: un espacio poroso capaz de conectar y favorecer la continuidad urbana.

En este contexto, **el límite no es el final**, sino el principio: el punto donde el proyecto toma posición frente a la ciudad y donde se define su capacidad de construir **un territorio más abierto, accesible y colectivo**.



PROPUESTA_



El proyecto aborda esta problemática mediante una **gradiente espacial** que organiza el tránsito entre lo público y lo privado, representada en el esquema a través de una escala de grises. La **planta baja**, destinada a usos públicos y comerciales, actúa como un plano activo que sostiene la vida cotidiana y garantiza la apertura del **edificio hacia la ciudad**. Sobre ella, la **primera planta** concentra los programas colectivos, funcionando como un nivel intermedio que articula comunidad y domesticidad. Finalmente, las **plantas superiores** reúnen las viviendas, donde la intimidad se consolida sin aislarse del sistema general.

De este modo, la planta baja deja de ser un espacio residual para convertirse en un verdadero ámbito de encuentro y conexión urbana.

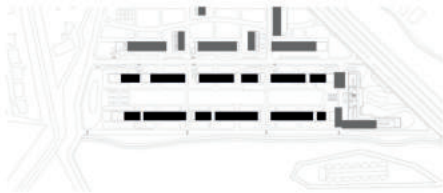
La propuesta busca así **reconciliar escalas** y establecer continuidad entre el tejido barrial, la gran pieza industrial y las nuevas tiras residenciales, configurando un conjunto capaz de construir ciudad desde la **porosidad y la integración programática**.

PLANIMETRÍA DEL CONJUNTO_



ESTRATEGIAS_

IMPLANTACIÓN

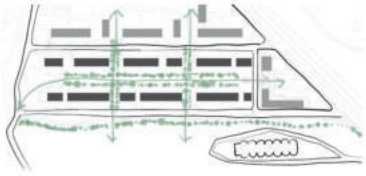


Traza

Orden

Modulación

Canales verdes



ATRAVESAR

LA IMPORTANCIA DEL VERDE

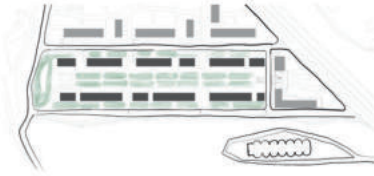


Bosque nativo

Parque

Plaza

Recintos verdes

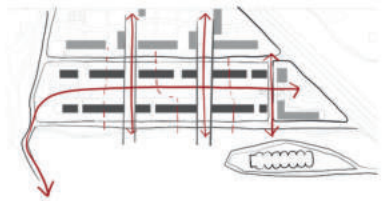


PERMANECER

=

PERTENECER

CONSTRUIR CIUDADES NO FRONTERAS



Conectar



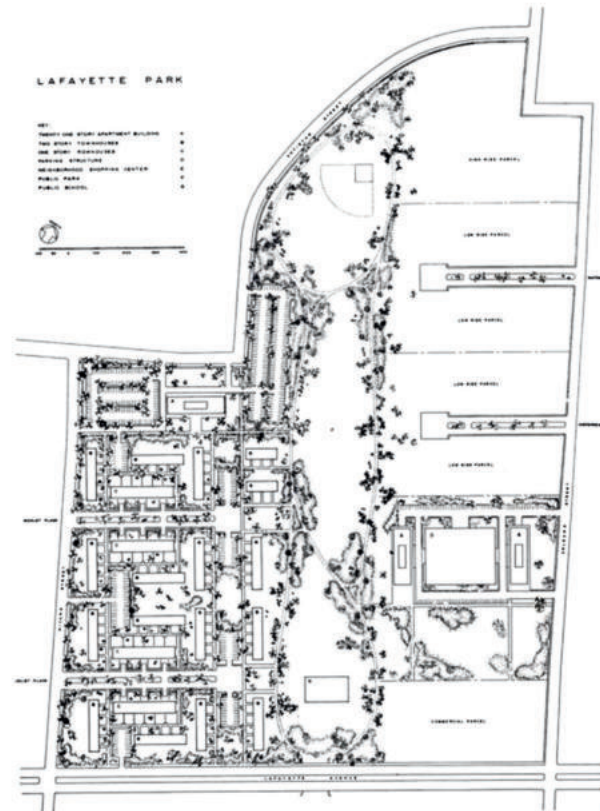
05. **antece dentes.** ⁸³

LAFAYETTE PARK MIES VAN DER ROHE

Lafayette Park, proyectado por Mies van der Rohe en Detroit, un caso paradigmático de convivencia tipológica —torres, tiras y casas adosadas— articuladas por un **gran espacio libre central**. En este proyecto, el vacío no es un simple parque ni un área recreativa: es la pieza estructurante que organiza la vida comunitaria y regula las relaciones entre edificaciones de distintas escalas. Su diseño demuestra que la calidad urbana no depende de edificios aislados, sino de cómo sus bordes, alturas y densidades se vinculan a través del **espacio compartido**.

La fuerza del conjunto surge precisamente de esa interacción entre elementos altos y bajos, entre lo privado y lo público, entre densidades distintas que encuentran equilibrio gracias al paisaje común. Lafayette Park evidencia que el verdadero proyecto urbano ocurre en las transiciones: en ese tejido intermedio donde se construyen la identidad, la pertenencia y la vida cotidiana.

Al igual que en Lafayette Park, otorgo al espacio verde un rol central para afrontar el cambio de escala entre las distintas piezas del proyecto. El paisaje funciona como mediador, amortiguador y articulador, permitiendo que edificaciones diversas convivan de manera coherente. Así, el sistema verde no solo aporta calidad ambiental, sino que se convierte en el elemento capaz de unificar el conjunto, ordenar relaciones y dar sentido urbano a la totalidad.



BAKEMA Y VAN DER BROEK_

Tras la Segunda Guerra Mundial, Europa debió reconstruir no solo sus ciudades, sino también las formas de vida cotidianas. En este contexto, arquitectos como Jaap Bakema impulsaron en Holanda un urbanismo capaz de recomponer lo social mediante nuevos modelos de vivienda y espacios colectivos.

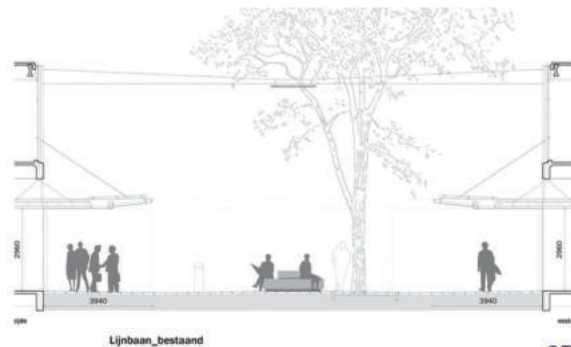
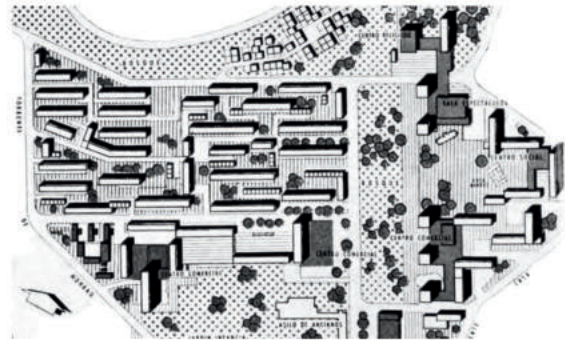
Es así como desarrollan conjuntos residenciales, desarrollado junto a grupos visuales experimentales. El proyecto organiza las viviendas de forma flexible, integrando senderos peatonales, áreas verdes y espacios comunitarios que fomentan **distintos niveles de encuentro**.

Desde esta misma visión se entiende el Lijnbaan (Róterdam, 1953-1957), un distrito comercial peatonal que retoma la búsqueda de espacios de convivencia y escala humana. El proyecto se convierte en un manifiesto del urbanismo posguerra, pensado para caminar, detenerse y reconectar con la vida cotidiana del espacio público.

Ambos referentes dialogan con la estrategia proyectual de mi tesis. En mi propuesta, la relación entre los edificios no se organiza solo por la calle, sino a través de un sistema verde central que funciona como verdadero **corazón urbano**.

Este sistema varía en cada manzana (bosque nativo, parque lúdico o área deportiva) generando un paisaje dinámico.

En torno a este núcleo verde se desarrolla un paseo comercial que lo activa y acompaña. Una pérgola lineal unifica todo el recorrido: ordena accesos, aporta sombra, marca ritmos y otorga identidad al conjunto. Así, la combinación entre paisaje central y pérgola produce un ecosistema urbano cohesionado, donde los edificios se leen como partes de una red articulada por transiciones y espacios compartidos.



54 VIVIENDAS SOCIALES EN BON PASTOR_

El proyecto de 54 viviendas sociales en el barrio de Bon Pastor (Peris+Toral Arquitectes, Barcelona, 2015-2022) forma parte del plan de renovación del histórico conjunto de "Casas Baratas". Su principal aporte radica en cómo reinterpreta la vivienda colectiva desde la **calidad espacial** y la relación entre **tipología y vida comunitaria**.

En este caso, la calidad espacial se alcanza mediante dos estrategias: por un lado, la incorporación de espacios intermedios entre el ámbito público y las viviendas —patios comunitarios en planta baja, terrazas-habitación orientadas hacia el parque— que actúan como transiciones habitables; por otro, la organización interna de las unidades alrededor de núcleos funcionales centrales, lo que permite estructurar circulaciones fluidas, aumentar la permeabilidad visual y favorecer la flexibilidad de uso. Esta lógica convierte a la vivienda en dispositivos que conectan fachada y fachada, reduciendo la rigidez del módulo tradicional y extendiendo la experiencia doméstica hacia el exterior. A esto se suman recursos como los balcones metálicos con mallas para vegetación y las celosías en fachada, que funcionan como **filtros climáticos y visuales**.

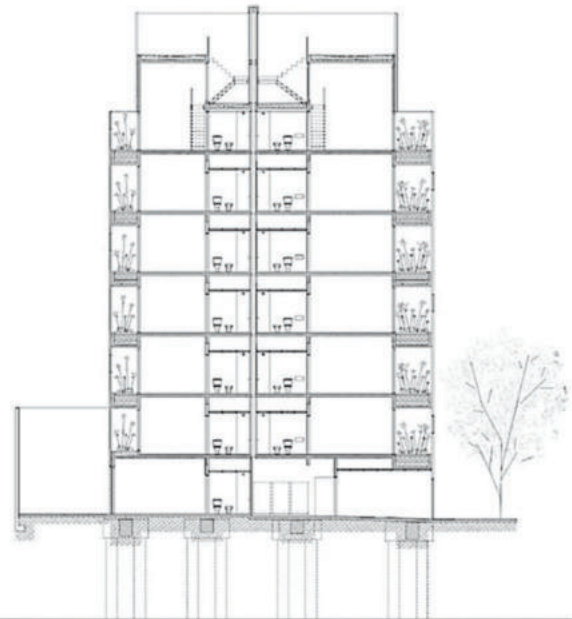
Este enfoque resulta especialmente pertinente para mi tesis, ya que evidencia cómo las tipologías habitacionales pueden manejar los cambios de escala entre los edificios y el espacio público. Al igual que en Bon Pastor, concibo las viviendas como **piezas abiertas y permeables**, vinculadas activamente con el sistema verde central del proyecto. Más que unidades aisladas, las tipologías se disponen para maximizar visuales, ventilación y continuidad espacial, permitiendo que el paisaje colectivo opere como infraestructura principal y verdadero articulador de la comunidad.



ADAMO FAIDEN ARQUITECTOS_

El Edificio Bonpland 216g (Adamo Faiden, Buenos Aires, 2018), una torre de usos mixtos que propone múltiples maneras de habitar en una ciudad densa y en constante transformación. El proyecto se basa en una estructura flexible que organiza sus unidades alrededor de un núcleo central de servicios, lo que libera las fachadas para ser apropiadas por los habitantes mediante balcones, terrazas y jardines privados. La presencia de celosías metálicas y muros verdes integrados en la fachada permite ampliar estas áreas exteriores, garantizando continuidad visual, filtros ambientales y un vínculo directo entre los espacios interiores y la ciudad.

La importancia de Bonpland para mi tesis radica en su uso de vegetación como conector estructurador entre vivienda y entorno urbano. El proyecto demuestra que la calidad espacial no solo depende de la disposición interna de las unidades, sino también de cómo los balcones y terrazas se extienden como paisaje habitable hacia el exterior. Esta idea inspira directamente mi propuesta: donde los balcones están pensados como cubiertas vegetales, prolongando el sistema verde central hacia cada vivienda y reforzando la continuidad del paisaje a través de diversas escalas. Este principio de integración vegetal permite gestionar el cambio de escala entre los edificios y el espacio colectivo, a la vez que mejora la calidad ambiental y favorece un modo de vida más conectado con el verde.





06. programa.⁸⁹

EL PROGRAMA COMO GENERADOR DE ORDEN_

Definir el programa urbano de la manzana implica negociar escalas, usos y preexistencias. En Córdoba, donde predomina la baja altura y las irrupciones mayores suelen generar quiebres, la elección de la escala edilicia se convierte en una decisión proyectual clave.

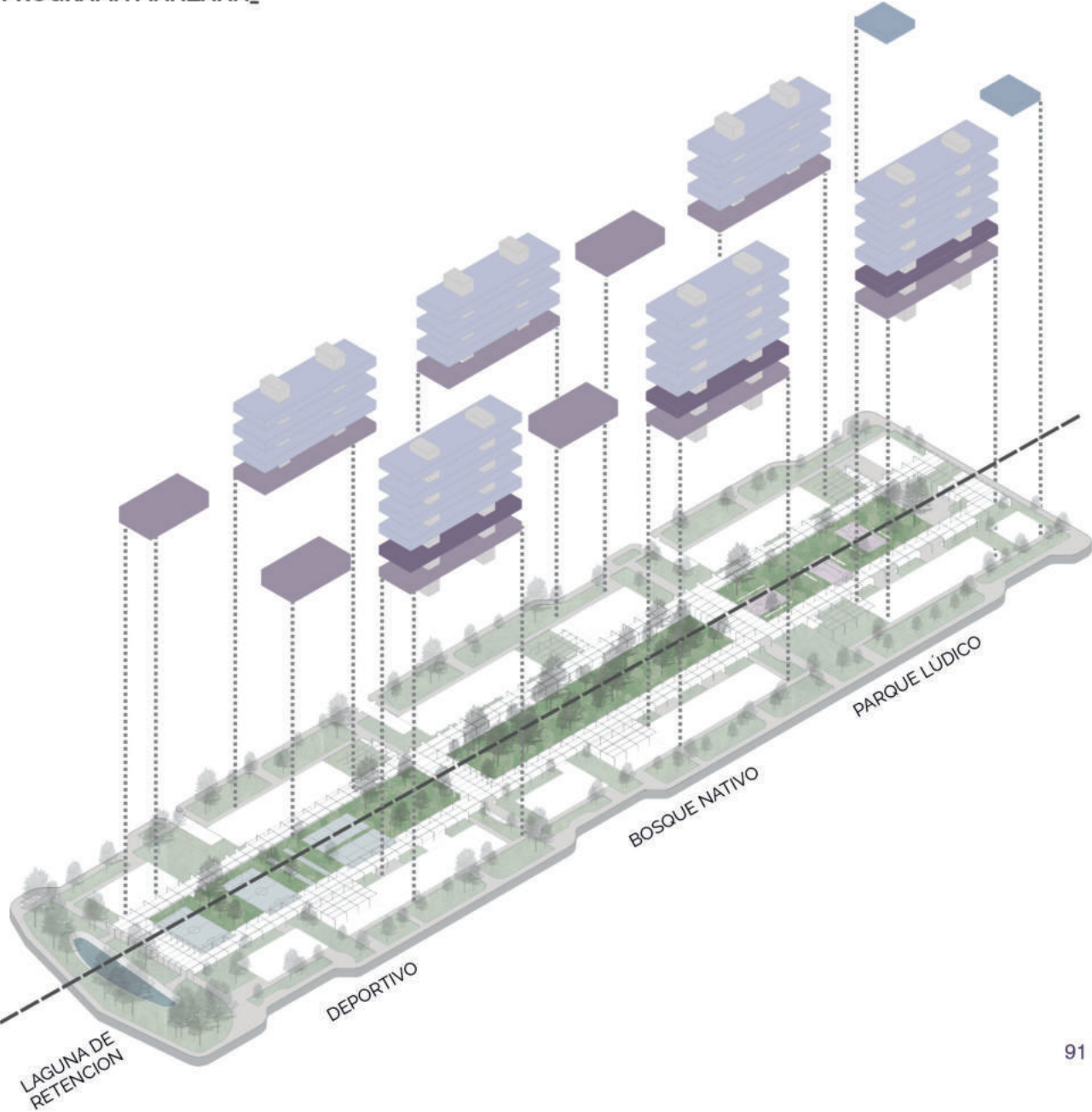
El lote, marcado por la presencia monumental del antiguo molino y por un entorno barrial disperso, exige una respuesta capaz de integrar ambas condiciones.

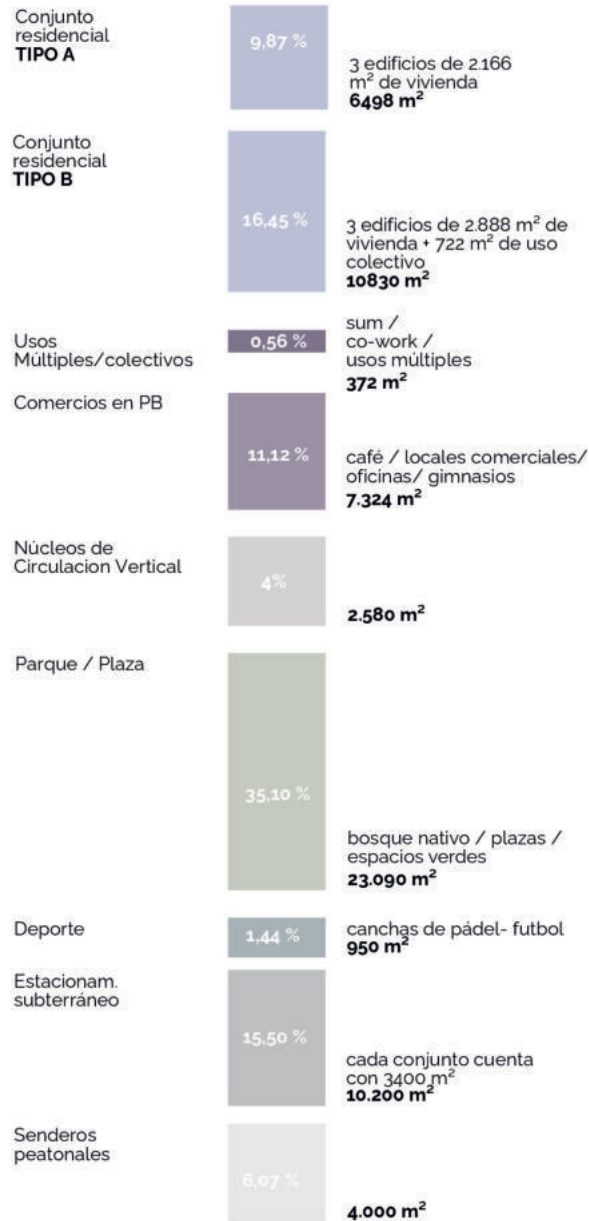
En este marco, la propuesta adopta una tira de viviendas de mediana altura como pieza organizadora. Esta tipología permite dialogar simultáneamente con el molino y con las construcciones bajas, evitando un salto de escala desmedido.

La elección de esta escala intermedia libera la planta baja como umbral articulador, donde se concentran usos colectivos y espacios de encuentro que contribuyen a recomponer la continuidad urbana en un tejido fragmentado.

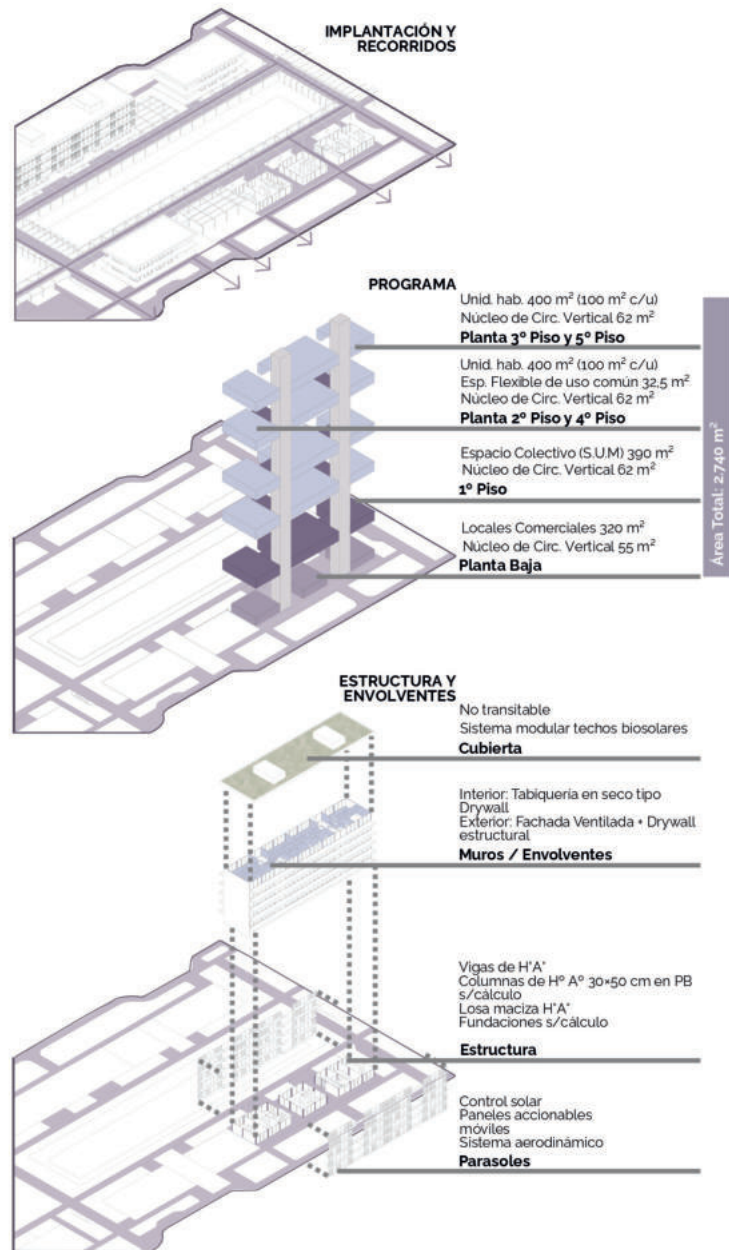


PROGRAMA MANZANA_





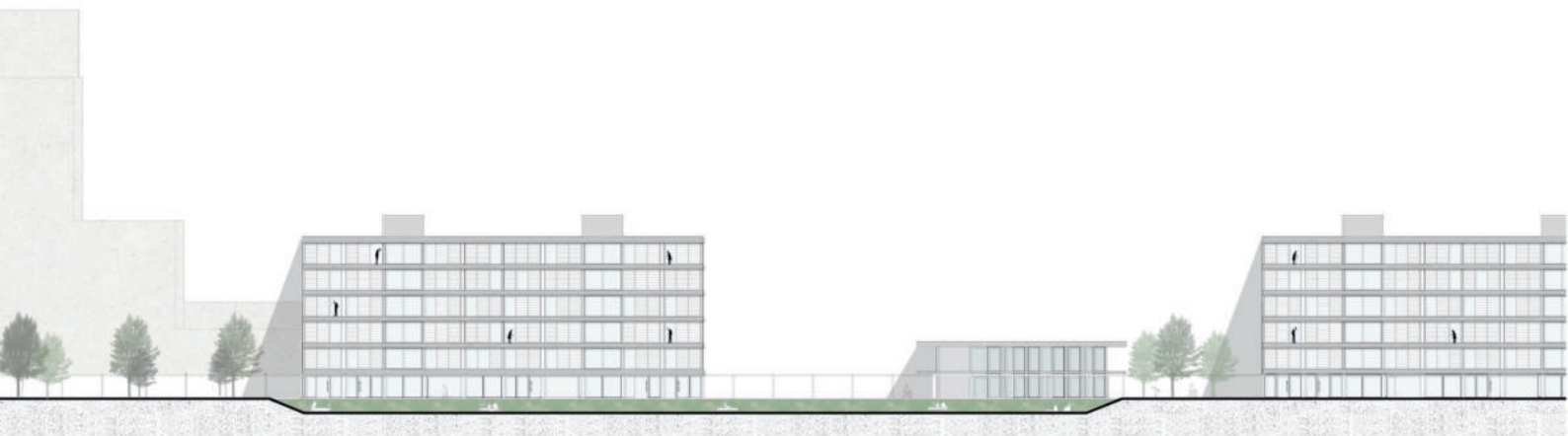
PROGRAMA TOTAL: **65.844 M²**



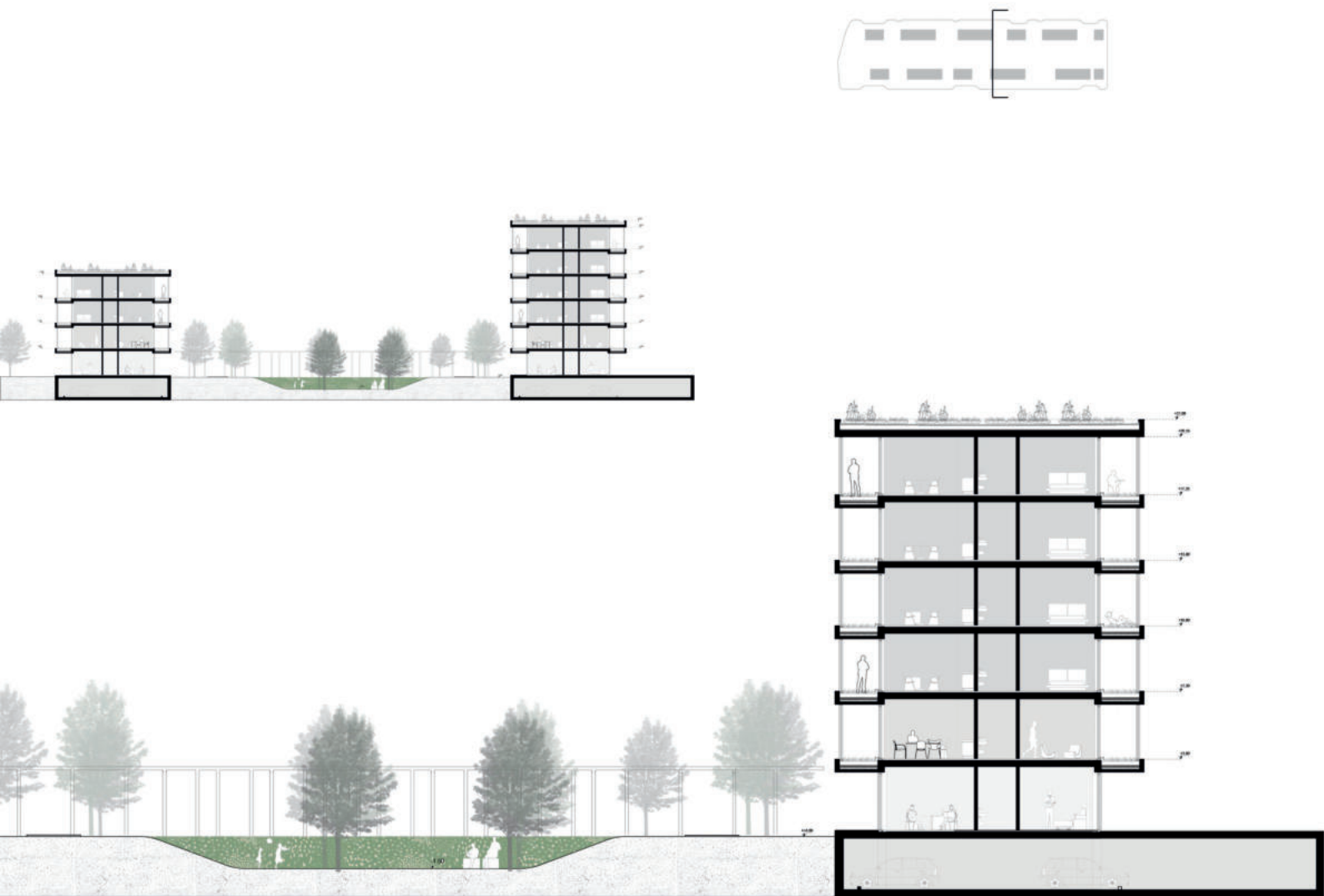
PLANIMETRÍA DEL CONJUNTO_



CORTES_

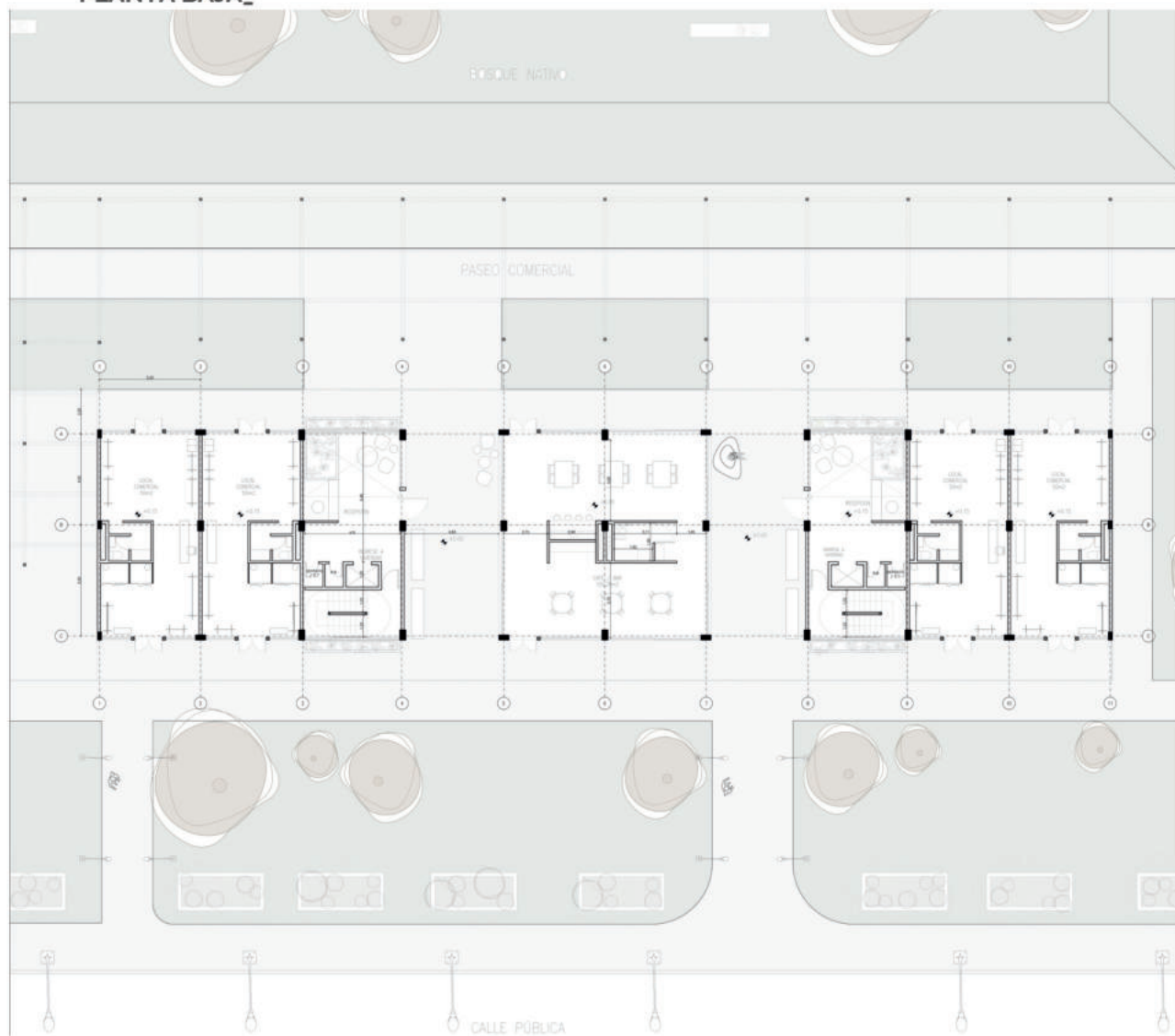


CORTE LONGITUDINAL

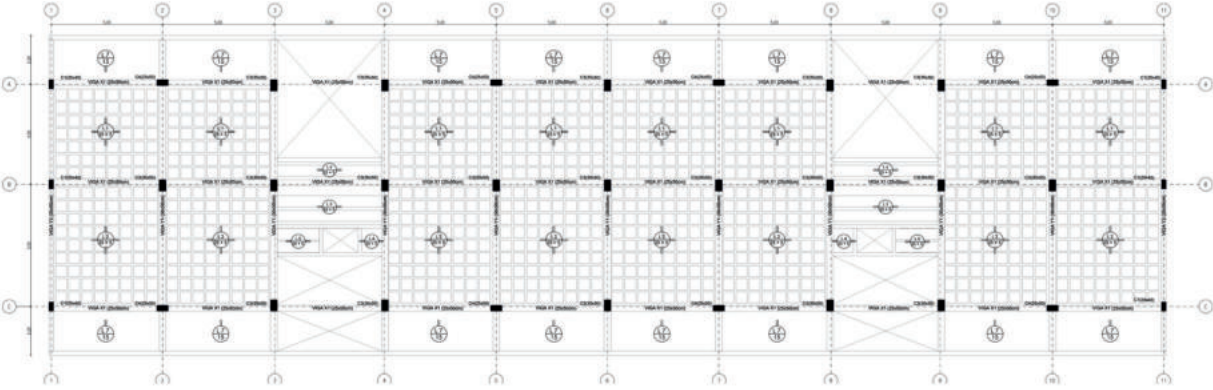
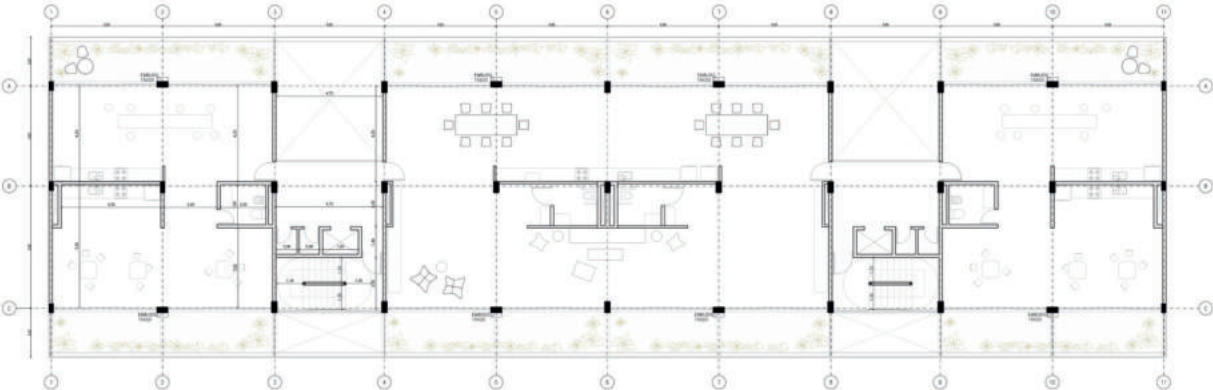


CORTE TRANSVERSAL

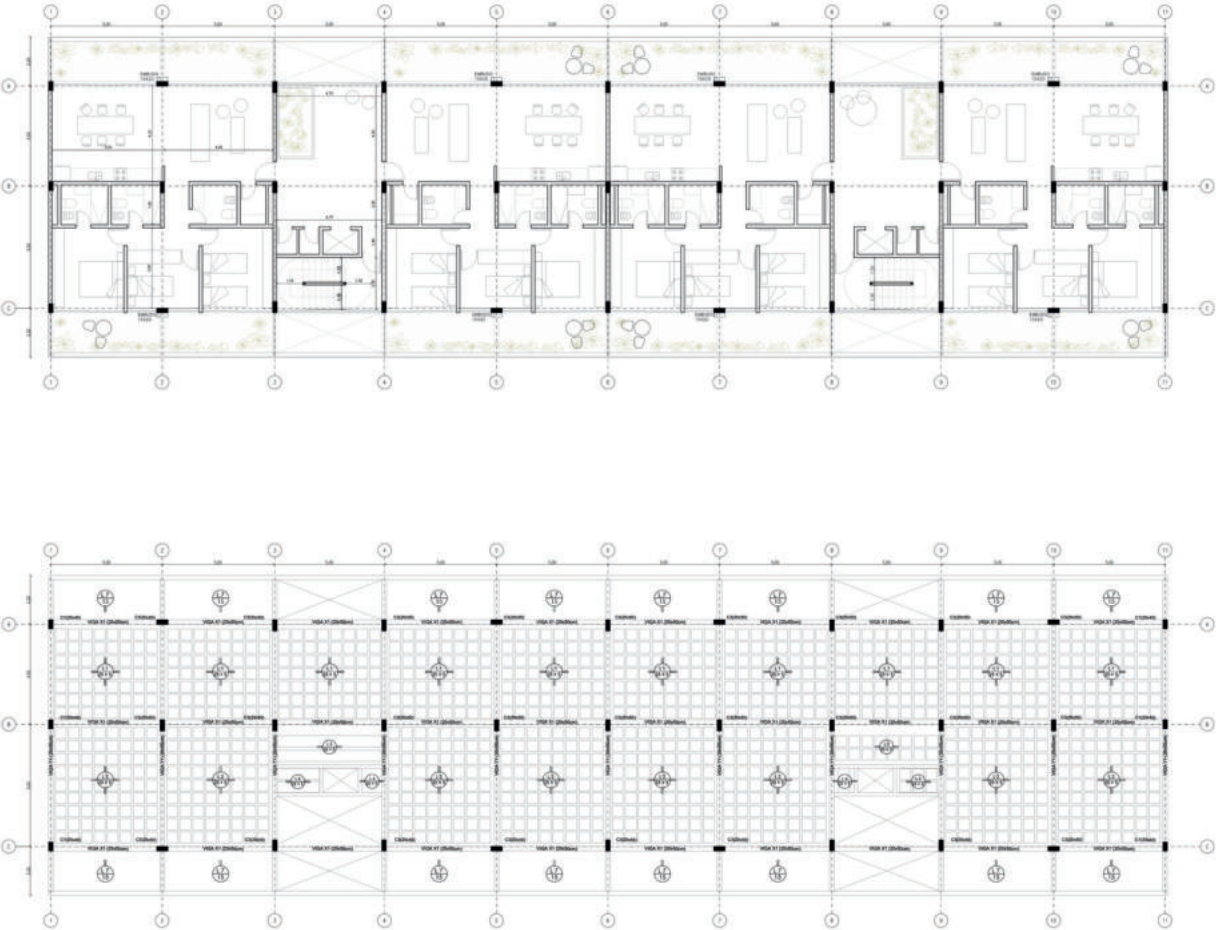
PLANTA BAJA_



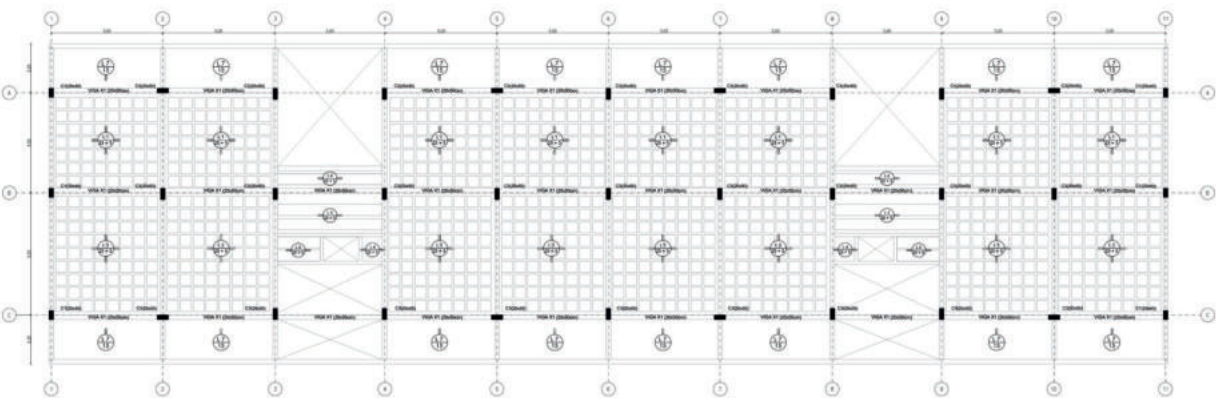
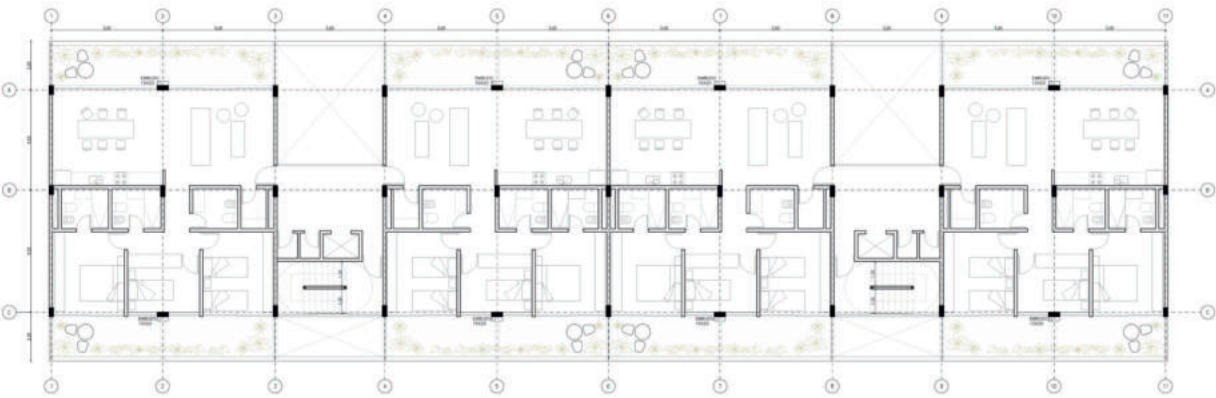
PLANTA 1º NIVEL_



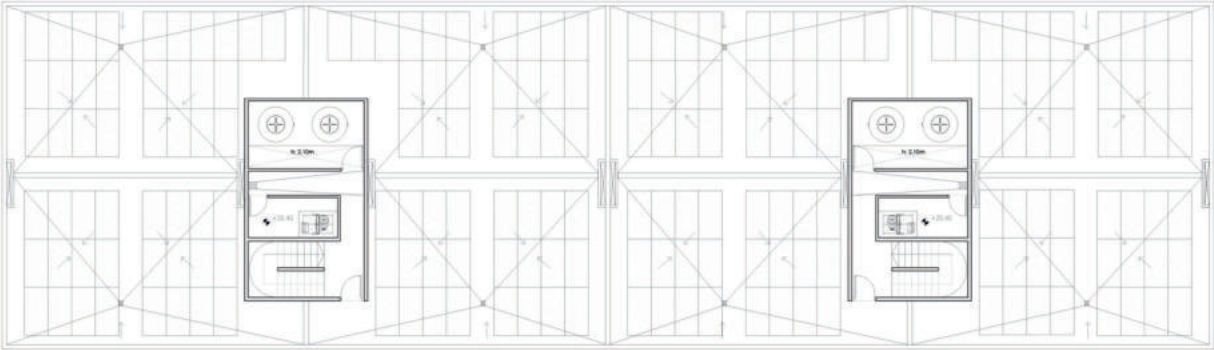
PLANTA 2º Y 4º NIVEL_



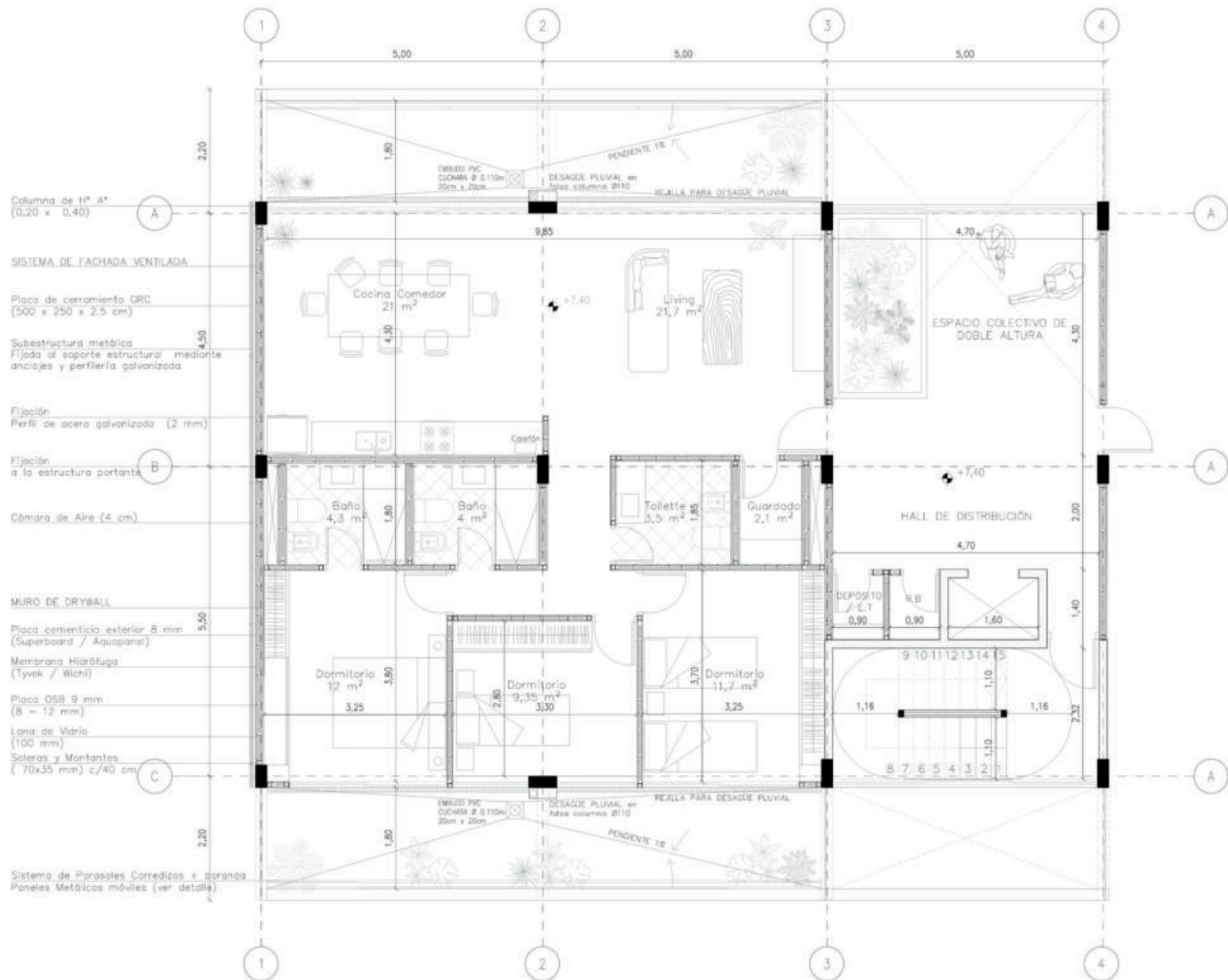
PLANTA 3º Y 5º NIVEL



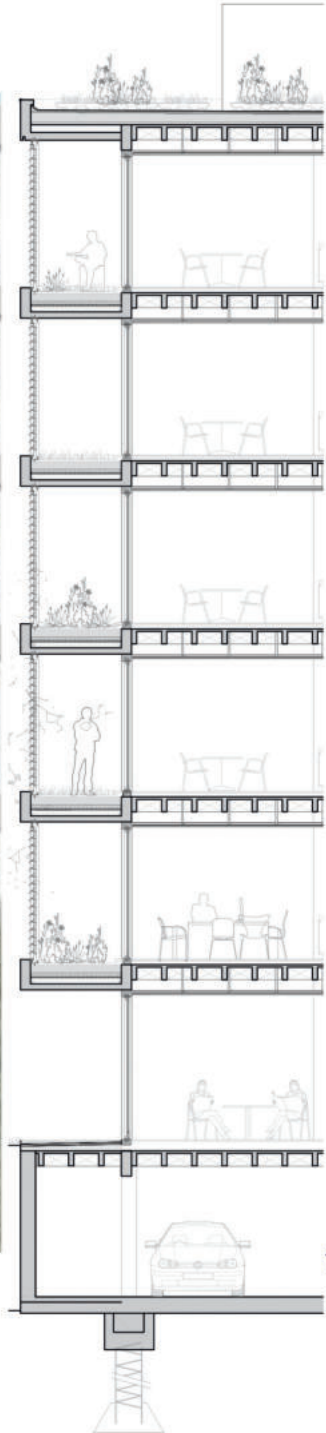
PLANTA DE TECHOS_



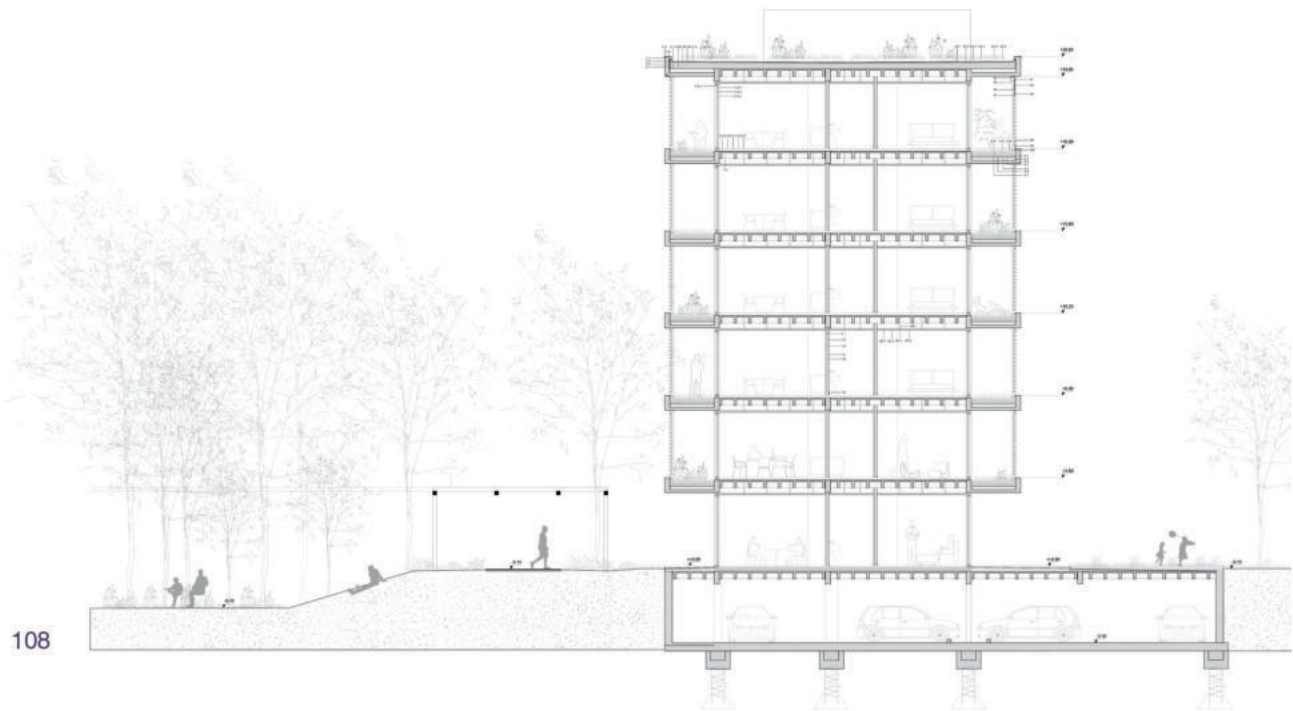
PLANTA DETALLE_

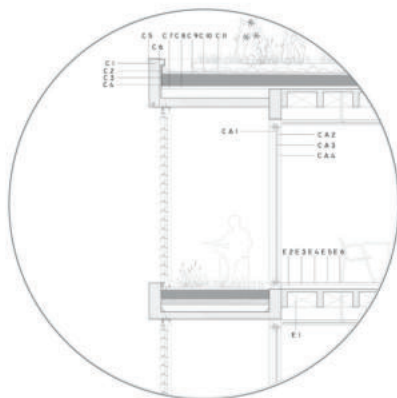


DETALLE FACHADA_



CORTE CONSTRUCTIVO_



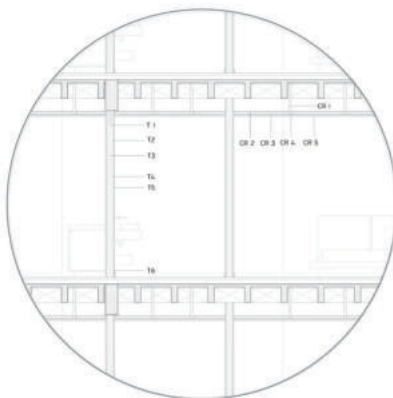


CUBIERTA

C1 Viga de H° visto s/ cálculo
 C2 Barrera de vapor: 1 mano de pintura asfáltica base solvente
 C3 Junta de dilatación: poliestireno e:10mm
 C4 Carga de pendiente con mortero alivianado con poliestireno expandido a granel (500Kg/m³) - Pendiente 1.5%
 C5 Babeta/goterón: chapa galvanizada BWG N°18
 C6 Goterón rehundido de 20x20 mm en H° A°
 C7 Barrera de vapor: 1 mano de pintura asfáltica base solvente
 C8 Aislación térmica
 C9 Carpeta cementicia de nivelación 2.5cm de espesor con mortero 1:3 (cemento, arena gruesa)
 C10 2 manos de imprimación asfáltica de calidad reconocida
 C11 Membrana geotextil transitable soldada en toda su superficie. Terminada con dos manos de pintura acrílica tipo "Duralba" o similar.

CARPINTERÍAS

CA 1 Premarco fijado mecánicamente con tornillo M14 o soldado a perfil para recogido de capas de suelo interior
 CA 2 Carpintería exterior de aluminio lacado negro según características del marco
 CA 3 Doble vidriado hermético (DVH) 6+6 / cámara de aire 12 mm / 4 mm incoloro
 CA 4 Sellado perimetral con silicona estructural neutra color negro



TABIQUE

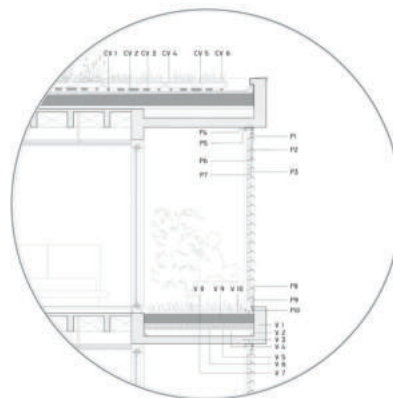
T1 Soleras perimetrales 70x35 mm
 T2 Montantes 70x35 mm c/40 cm
 T3 Lana de vidrio 100 mm
 T4 Placa de yeso hidrófugo RH verde 12.5 mm
 T5 Revoque fino
 T6 Revestimiento cerámico con pegamento Klaukol

CIELORRASO

CR 1 Velas 35 mm
 CR 2 Montantes 35 mm
 CR 3 Solera perimetral 35 mm
 CR 4 Maestras 35 mm
 CR 5 Listones PVC 9 mm

ENTREPISO

E1 Losa alivianada H°A° con casetones de EPS 50x50x25 cm + capa de compresión 5 cm hierros s/ cálculo
 E2 Carpeta de nivel 2 cm (mortero 1:3)
 E3 Contrapiso 5 cm (H° pobre 1:6)
 E4 Membrana hidrófuga
 E5 Adhesivo cementicio
 E6 Piso cerámico



CUBIERTA VEGETAL

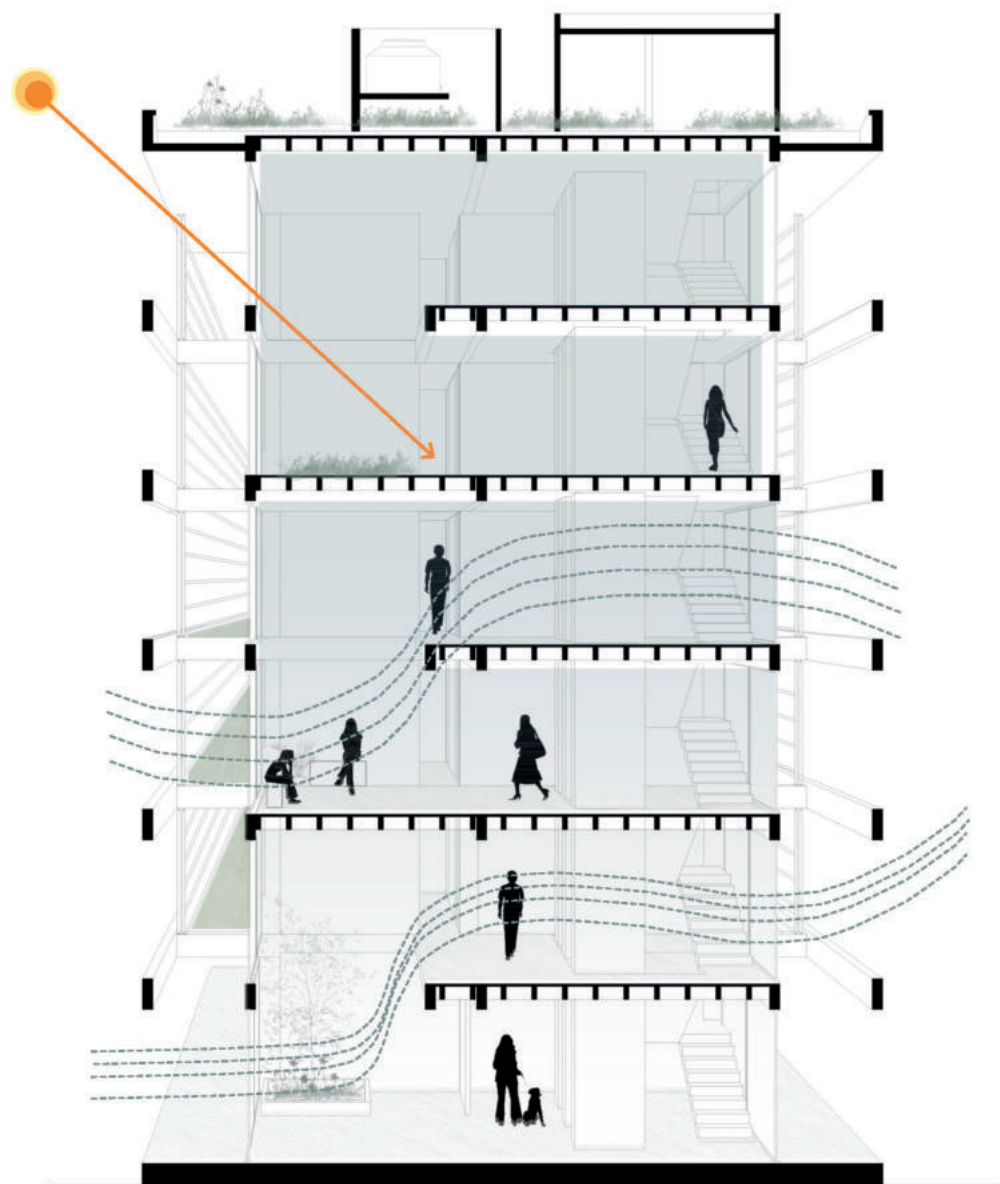
CV 1 Bandeja
 CV 2 Material de Retención de Humedad
 CV 3 Geomanta
 CV 4 Sustrato
 CV 5 Manguera de Riego
 CV 6 Especie: Herbácea Erguida

PARASOLES

P1 Perfil de aluminio vertical
 P2 Paleta aerowing
 P3 Barra de accionamiento
 P4 Riel Superior
 P5 Carro Superior
 P6 Tuerca de Seguridad
 P7 Soporte marco
 P8 Perfil Horizontal
 P9 Tapa inferior riel "U"
 P10 Guia inferior

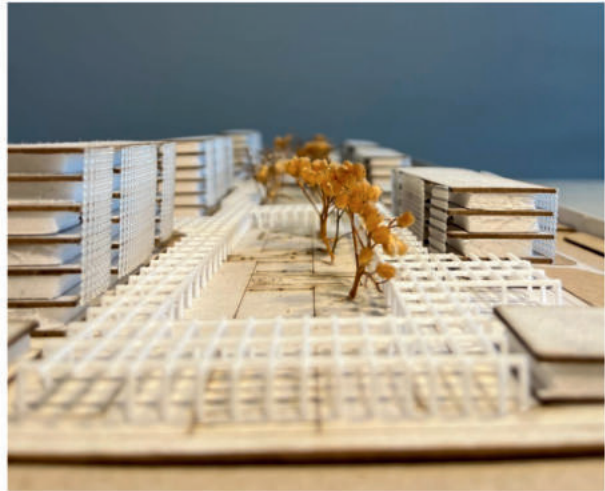
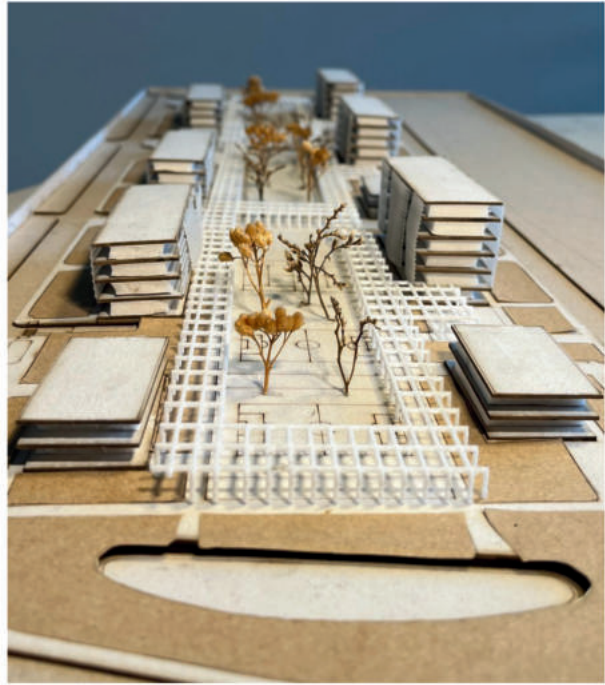
VOLADIZO

V1 Estructura de H° A° s/ cálculo
 V2 Garganta de Hormigón
 V3 Losa Maciza s/ cálculo
 V4 Contrapiso de H° Alivianado con pendiente 2%
 V5 Aislación Hidrófuga doble membrana asfáltica con alma geotextil
 V6 Carpeta de Cemento Alisado 2 cm
 V7 Filtro Geotextil
 V8 Capa de Grava 5 cm
 V9 Capa de Tierra Negra 20 cm
 V10 Pan de Césped



09.

imáge
nes .











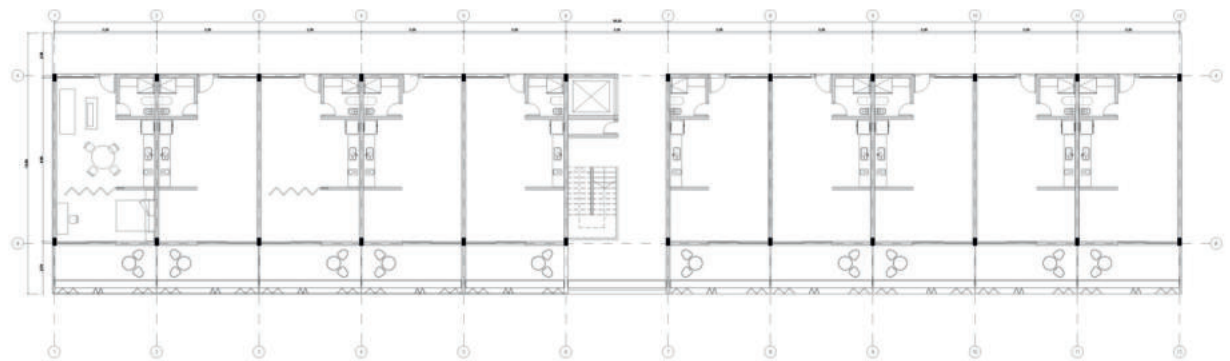
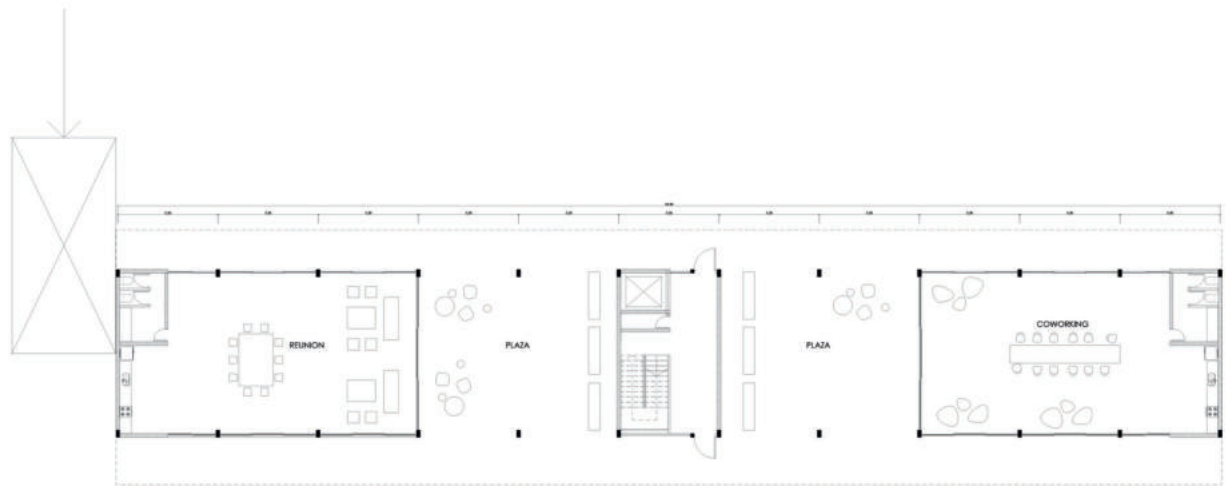


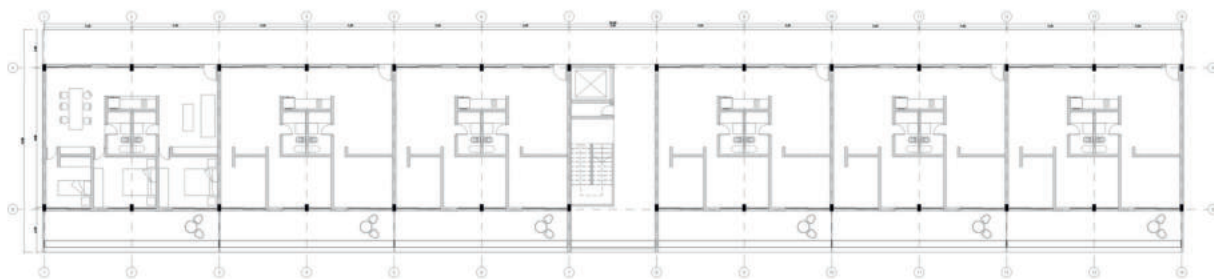
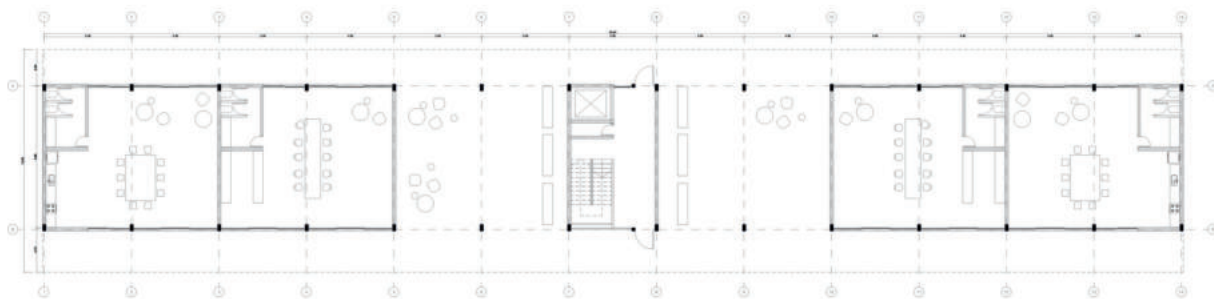


10. prueba y error . 121



Esta fue una de las primeras versiones del proyecto. En ese momento, la estructura del espacio verde estaba excesivamente controlada: demasiados caminos, geometría, demasiado intento de ordenar algo que no necesitaba ser tan rígido. Conversando con mis profesores entendí que el verde no siempre debe estar diseñado desde el control, que las personas no necesitan un caminito para cada recorrido posible, y que muchas veces la vida urbana es más rica cuando dejamos que el **paisaje respire**. Esta etapa fue clave para reconocer que simplificar no es perder diseño, sino encontrar una esencia más clara.





Esa frase me acompañó durante todo el proceso de tesis y cobró sentido cuando empecé a equivocarme. Este camino me mostró que aprender arquitectura no es acumular dibujos perfectos, sino aceptar que muchas decisiones requieren tiempo, criterio y sensibilidad. Descubrí que, a veces, la respuesta está en lo simple: en hacer menos, en dejar hablar al proyecto, en diseñar desde el corazón y no desde la necesidad de inventar una forma distinta.

Equivocarse se volvió parte del método. Dibujar, borrar, volver a empezar... cada prueba me acercó a una propuesta más honesta. Entendí que el diseño no es una línea recta, sino un proceso lleno de desvíos que afinan la mirada. Y, sobre todo, comprendí la importancia del criterio propio: esa brújula interna que se forma sólo después de atravesar dudas, tropiezos y revisiones.

Este proceso me enseñó que no hay que tener miedo de rehacer, de replantear o de aceptar que algo no funciona. La arquitectura se aprende exactamente ahí: en la prueba, en el error y en el momento en que uno decide intentarlo una vez más.



11. **conclu sion .**

El masterplan propone un modelo urbano que reconoce la importancia de pensar el crecimiento de Córdoba desde la integración, la mixtura y la proximidad. La estrategia no consiste en densificar por densificar, sino en construir un marco territorial donde la vivienda, el paisaje y la infraestructura se potencien mutuamente, garantizando calidad de vida y evitando repetir los errores de las expansiones cerradas y desconectadas.

El valor de esta propuesta trasciende el caso puntual del corredor San Antonio. En un contexto donde la ciudad tiende a expandirse por adición de fragmentos inconexos, el proyecto plantea un cambio de paradigma: entender que cada nueva urbanización o desarrollo que se incorpore al territorio debe construirse en diálogo con la ciudad existente, reforzando sus continuidades, aportando espacio público de calidad y promoviendo la mezcla de usos y habitantes. Así, el trabajo se convierte en una referencia posible para las próximas generaciones de proyectistas y planificadores, recordando que la construcción del futuro urbano no puede desligarse del tejido que la precede.

En este sentido, la tesis afirma que **las decisiones proyectuales que tomamos hoy moldean la experiencia urbana del mañana**. Construir conjuntos abiertos, tipologías permeables y plantas bajas activas no es solo una elección de diseño: es un compromiso con quienes habitarán la ciudad dentro de veinte o treinta años, evitando que sigan reproduciéndose bordes rígidos, barrios aislados o desarrollos que funcionan como enclaves autosuficientes sin relación con su entorno.

En síntesis, el proyecto demuestra que **construir ciudad no es sumar edificios, sino tejer relaciones**: entre barrios, entre programas, entre habitantes y entre escalas. La arquitectura deja de ser un objeto aislado para convertirse en parte de un sistema mayor que busca activar el borde sur, recomponer continuidades y proyectar un corredor capaz de acompañar el crecimiento metropolitano.

Esta tesis, finalmente, plantea que **construir ciudad desde el conjunto** es apostar por una mirada integral donde cada parte —la vivienda, el espacio público, el paisaje y la planta baja— se articula para producir un territorio más permeable, más conectado y más habitable. Un modo de proyectar que no solo responde al presente, sino que establece criterios para que las futuras urbanizaciones no repitan la fragmentación del pasado, sino que contribuyan a una Córdoba más sostenible, cohesionada y continua.

**12. agradeci
mientos.**

Este trabajo es el resultado de un camino que nunca recorri sola.

Agradezco profundamente a mi familia por su amor incondicional, por acompañarme en cada paso y por sostenerme incluso en los momentos más difíciles. Su apoyo fue la base que hizo posible llegar hasta acá.

A mis profesores, quienes no solo compartieron conocimientos, sino también criterios, dudas y miradas que ampliaron mi forma de pensar y me ayudaron a crecer como arquitecta.

En especial, quiero agradecer a mis jefes de trabajos prácticos, Tomás De Grave y Esteban Barrera, por su dedicación, por ofrecerme siempre una perspectiva clara y honesta, y por estar dispuestos a acompañarme en cada corrección. Gracias por empujarme a mejorar, por sus devoluciones pacientes y por confiar en mi proceso.

Agradezco también a José Santillán, titular de la carrera, cuyos teóricos fueron una fuente constante de inspiración y un aporte fundamental para enriquecer mi mirada sobre la arquitectura y la ciudad.

A mis amigos de la facultad, gracias por hacer que esta etapa sea una de las mejores de mi vida. Me llevo personas hermosas, compañerismo genuino y recuerdos que voy a guardar para siempre. Agradezco también a la universidad por haberme permitido cruzarme con ustedes, crecer juntos y construir un camino compartido.

A mis amigas, gracias por bancarme en cada momento, por entender mis ausencias, por escucharme, por celebrar mis pequeños logros y sostenerme cuando el cansancio podía más. Gracias por estar ahí siempre. Las quiero con el alma.

A mis abuelos, que lo son todo. Gracias por enseñarme siempre con el ejemplo, por transmitirme la importancia de la perseverancia, la paciencia y el esfuerzo silencioso. Sus valores me acompañaron en cada paso de este camino y son una parte fundamental de quien soy hoy.

Una mención especial para Caty y Cande, mis compañeras de tesis y de vida. Sin ustedes nada hubiera sido posible. Gracias por acompañarme todos estos años, por sostenerme, por compartir cada logro, cada caída y cada madrugada eterna. Sé que esto va mucho más allá de la tesis, y por eso estoy infinitamente agradecida de haber terminado la carrera acompañada de ustedes. Gracias por ser hogar en este camino.

También quiero agradecer a Martín, quien en este último tiempo ha sido un acompañante fundamental. Gracias por su presencia constante, por el apoyo emocional y por su disposición en cada instancia en la que necesité una mano. Su acompañamiento marcó una diferencia significativa en este proceso.

Finalmente, gracias a todas las personas que, de una manera u otra, formaron parte de este proceso. Esta tesis no es solo un proyecto: es la síntesis de los afectos, las experiencias y los aprendizajes que me acompañaron durante estos años.