

Viramonte, Candelaria

Donde la ciudad toca el suelo

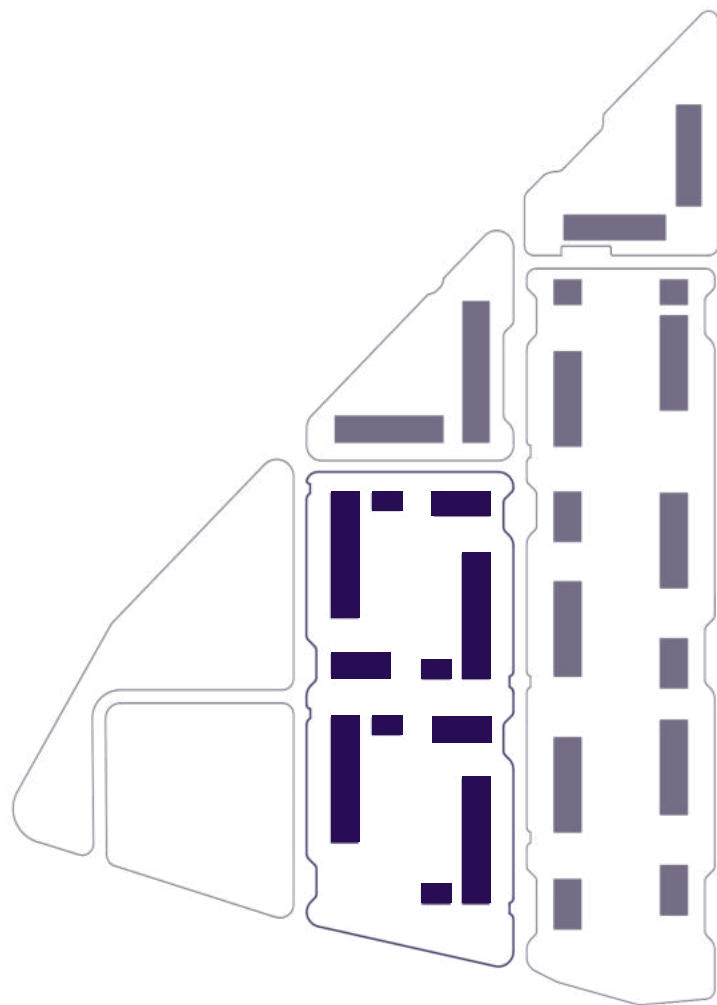
**Tesis para la obtención del título de
grado de Arquitecta**

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 Barreras

Facultad de Arquitectura
Universidad Católica de Córdoba



índice.

01. análisis
urbano.
[01 - 22]

06. antece
dentes.
[73 - 82]

02. casos de
estudio.
[23 - 30]

07. proyec
to.
[83 - 94]

03. master
plan.
[31 - 58]

08. zoom.
[95 - 106]

04. donde la
ciudad toca
el suelo.
[59 - 68]

09. agrade
cimientos.
[107 - 109]

05. progra
ma.
[69 - 72]



01. análisis urbano.

An aerial photograph of a city, likely New York City, showing a dense grid of streets and buildings. The image is in black and white, with a high-contrast, almost abstract quality. A quote is overlaid in the upper right corner.

"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_

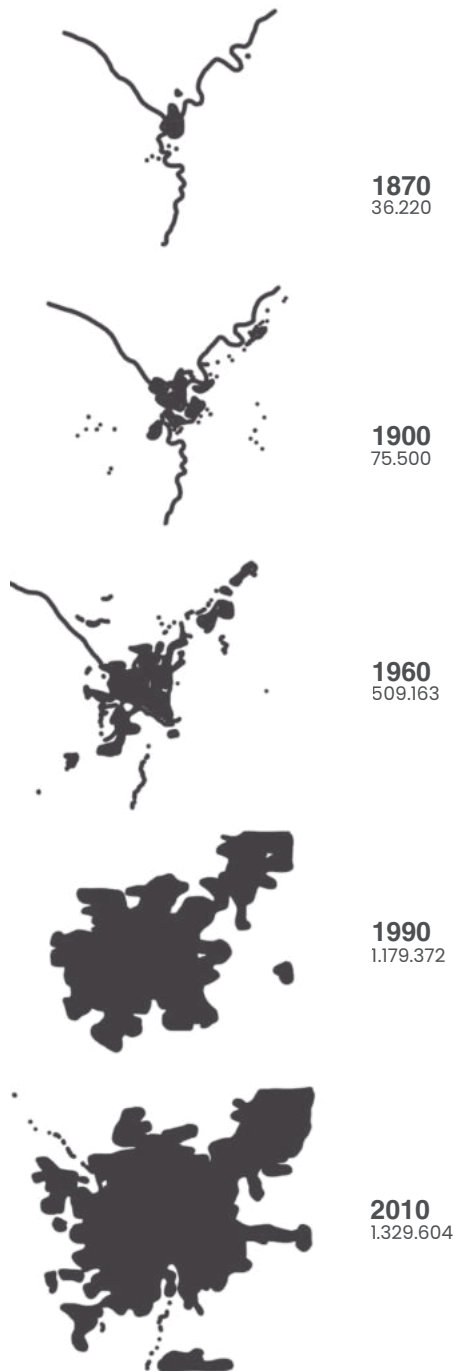
La ciudad de Córdoba ha experimentado un crecimiento considerable desde 1810, lo que ha llevado a una notable desorganización en su estructura originalmente concebida como una cuadrícula. Este desarrollo se aceleró significativamente en 1870 con la llegada del tren, alterando tanto su aspecto físico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

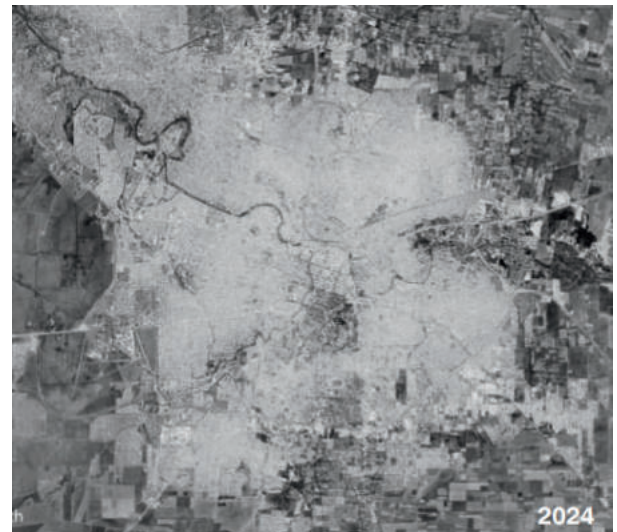
Este crecimiento ha impulsado la expansión de nuevos barrios y tipologías, reflejando un proceso de transformación urbana. Actualmente, la estructura física de Córdoba es diversa, lo que ha tenido un impacto profundo en su tejido social, incluso dando lugar a la formación de sub-urbanizaciones.

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.

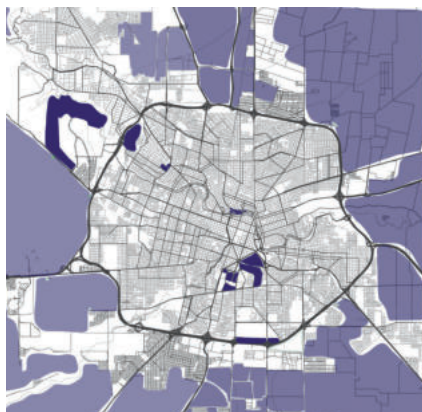




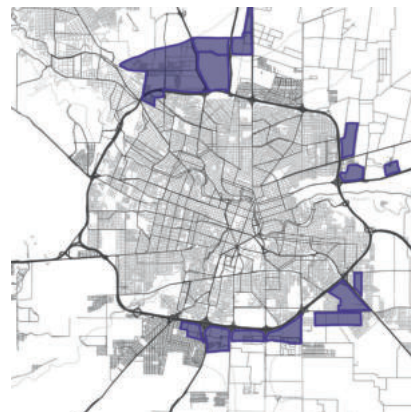
MAPEOS DE ECOLOGÍAS_



ecología vial_



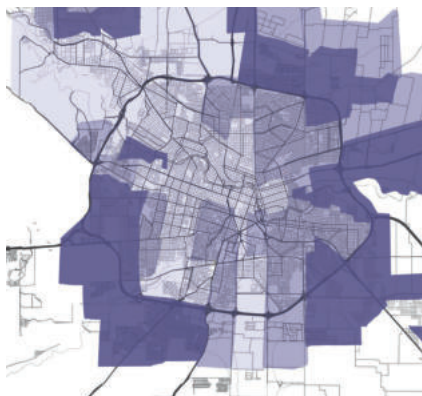
ecología natural_



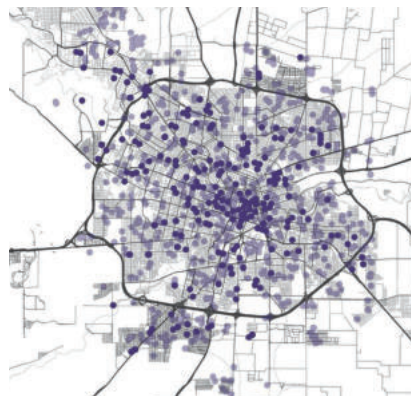
ecología urbano-industrial_



ecología fluvial_



seguridad_



educación_

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

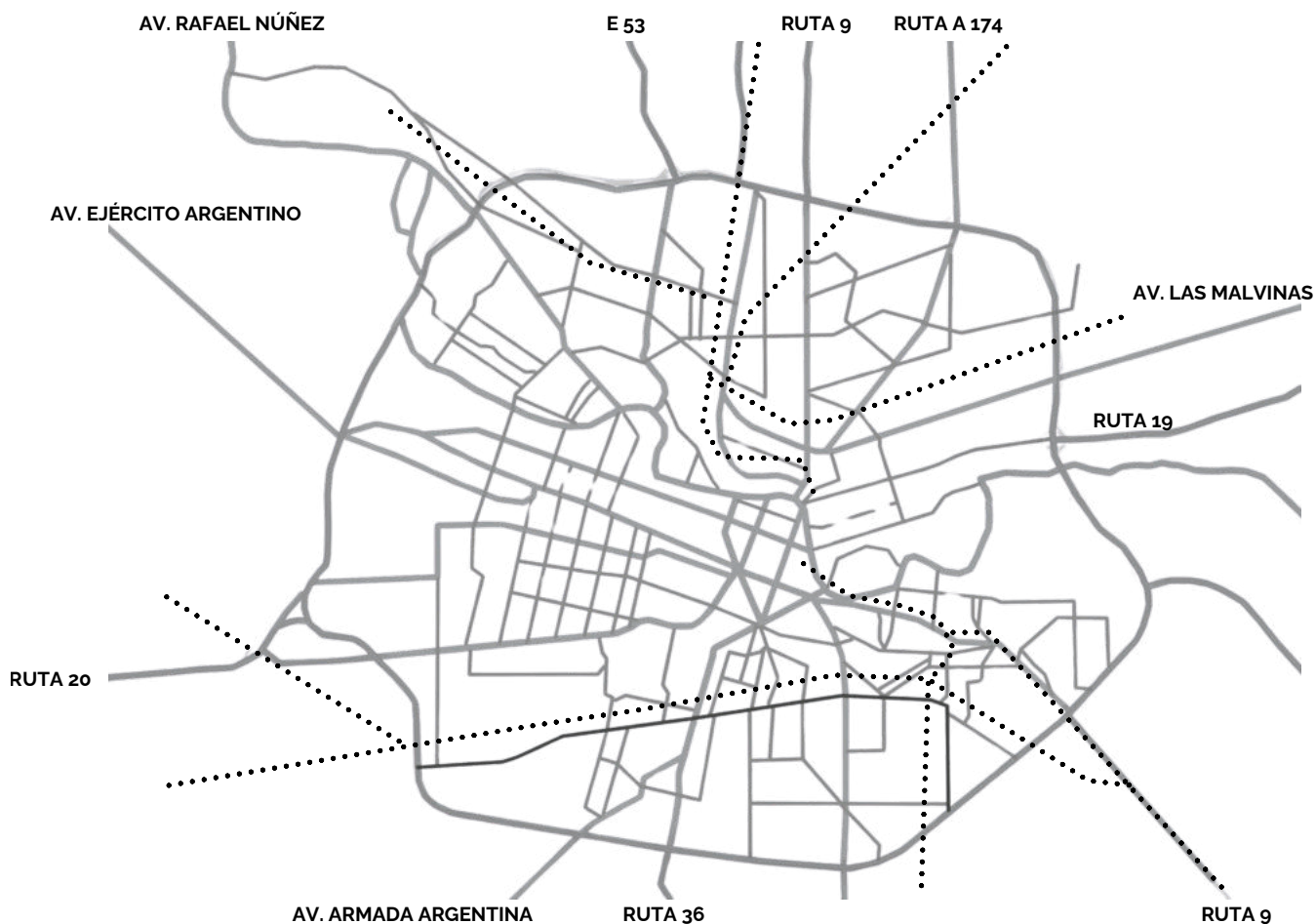
- mayor vulnerabilidad
- vulnerabilidad media
- menor vulnerabilidad

- 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

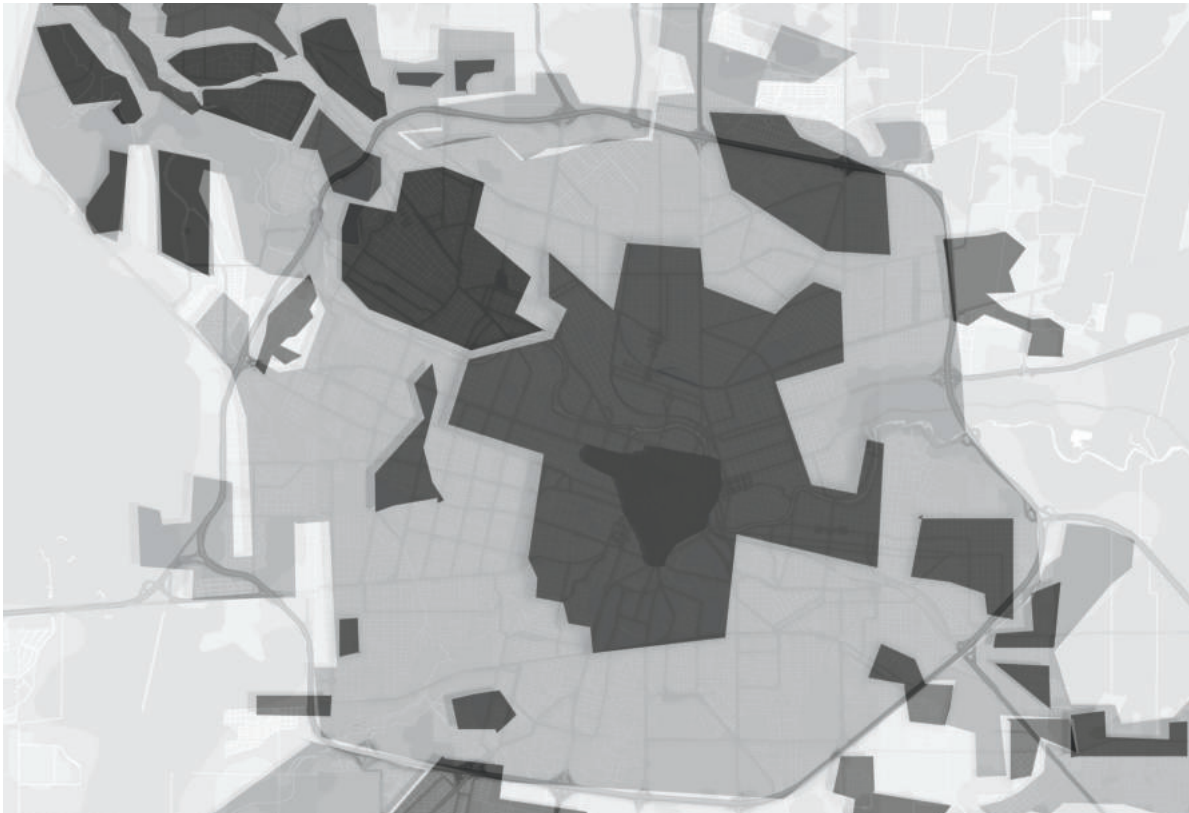


DENSIDADES_

“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.

- Alta
- Media
- Baja

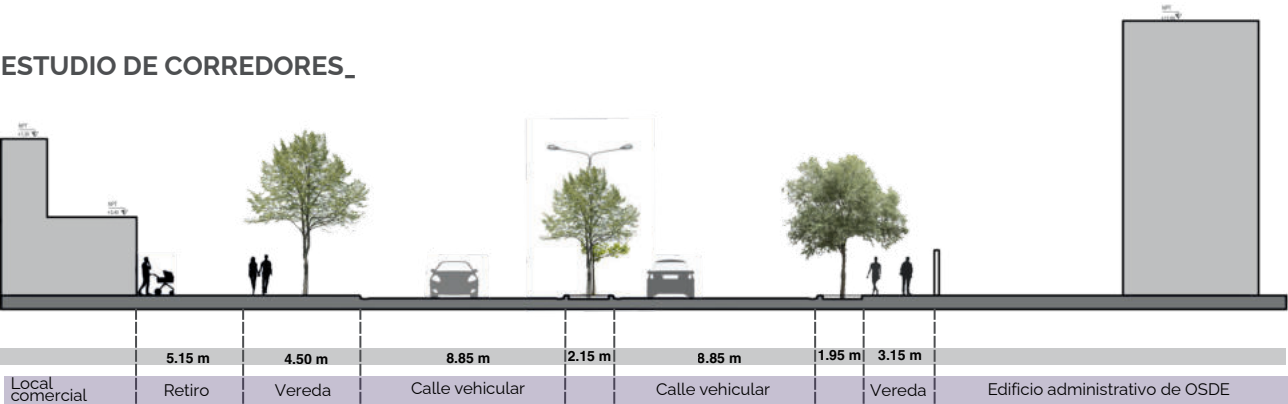
Este proceso evidencia una expansión periférica cada vez más consolidada, que impulsa la descentralización del área central y da lugar a un desarrollo urbano fragmentado, disperso y de baja densidad, incrementando la presión sobre los bordes del ejido urbano.



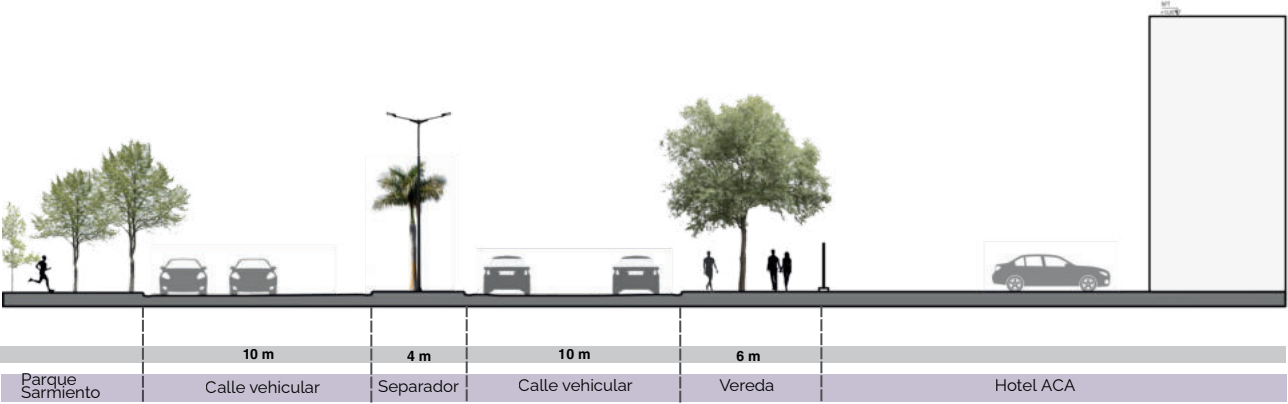
EJE MOVILIDAD MAPEO DE CORREDORES _



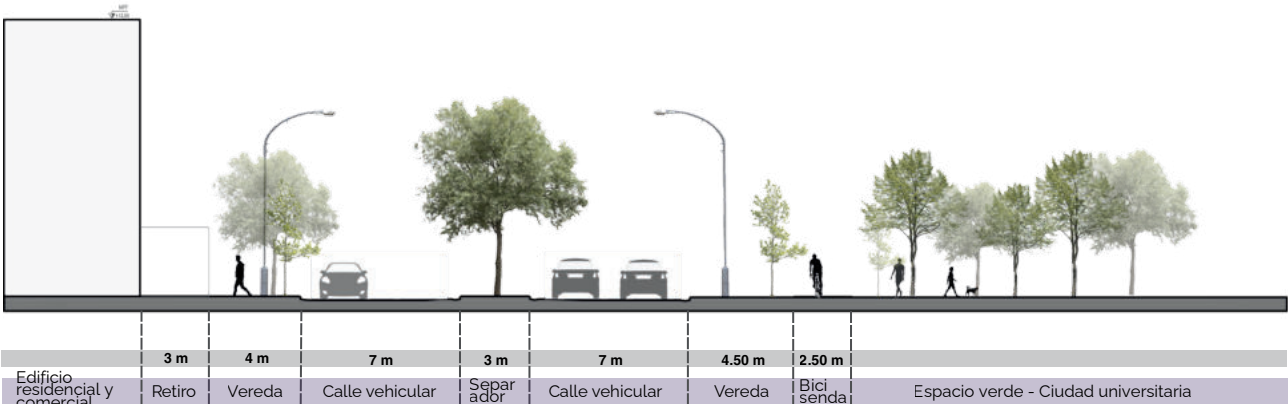
ESTUDIO DE CORREDORES_



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.

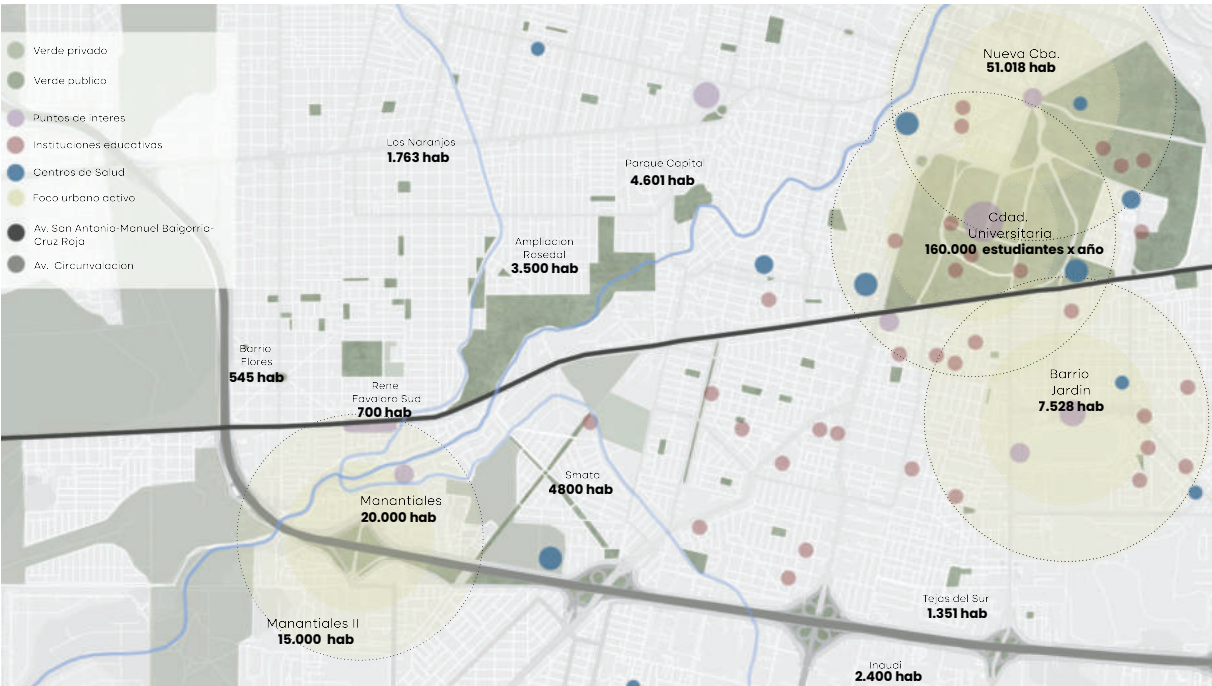
Estas avenidas funcionan como modelos de conectividad y vitalidad urbana, articulando distintos sectores de la ciudad y concentrando actividades comerciales, recreativas y de servicios.

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, bicisendas, veredas accesibles y espacios verdes de transición, que actúe como columna vertebral del nuevo desarrollo urbano y soporte de la vida cotidiana del sector.

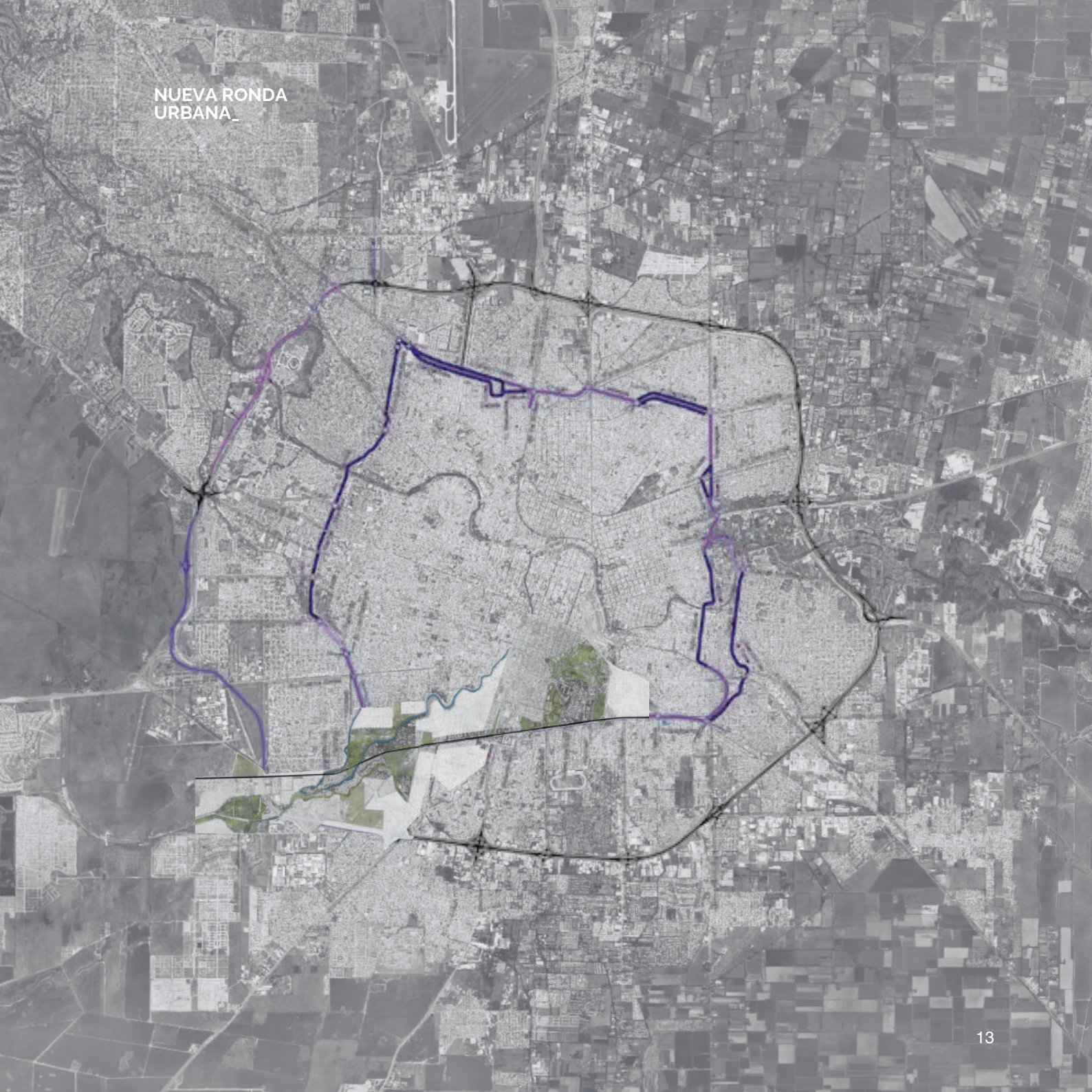
**RELEVAMIENTO
MACRO_**

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.



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 Norees

8

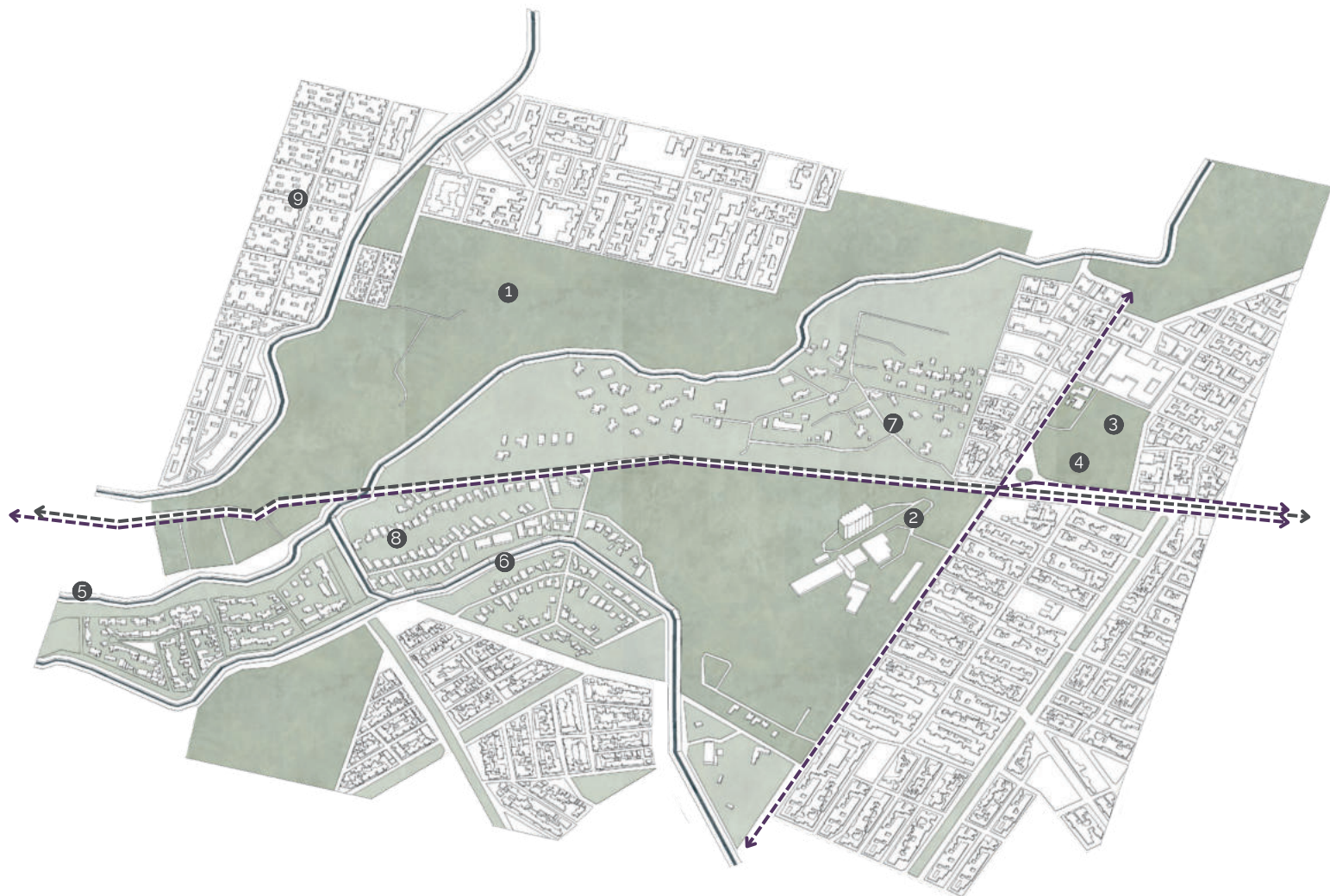
Barrio privado

9

Barrio Nuevo Rosedal

--

Vías de tren

Av. San Antonio – Eje principal

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 re-equilibrar 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.



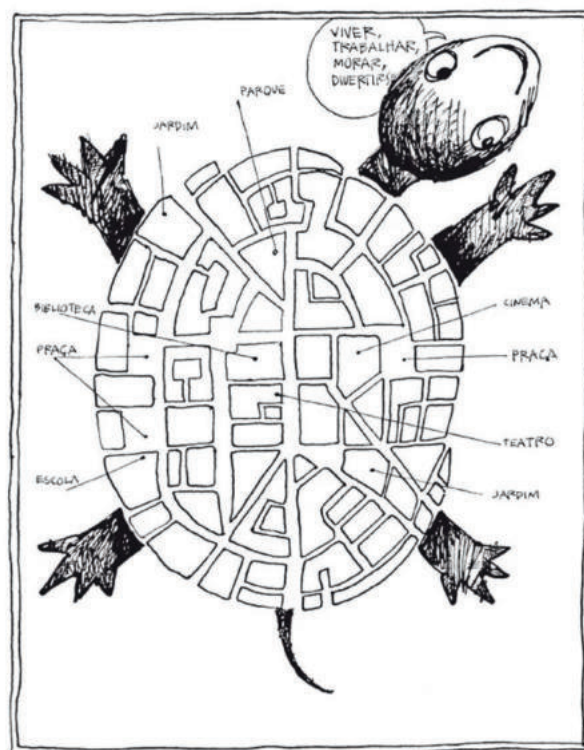
LECCIONES DE JAIME LERNER CASO CURITIBA_

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"

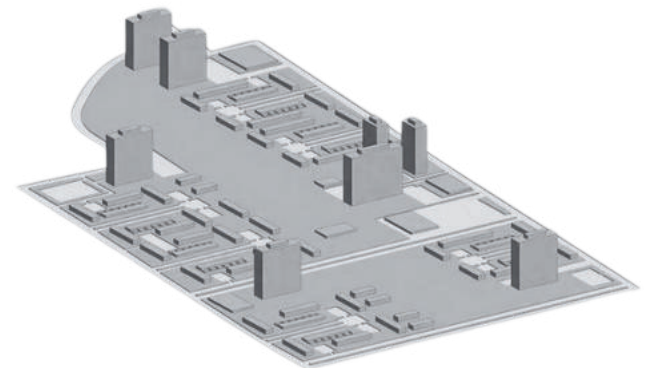
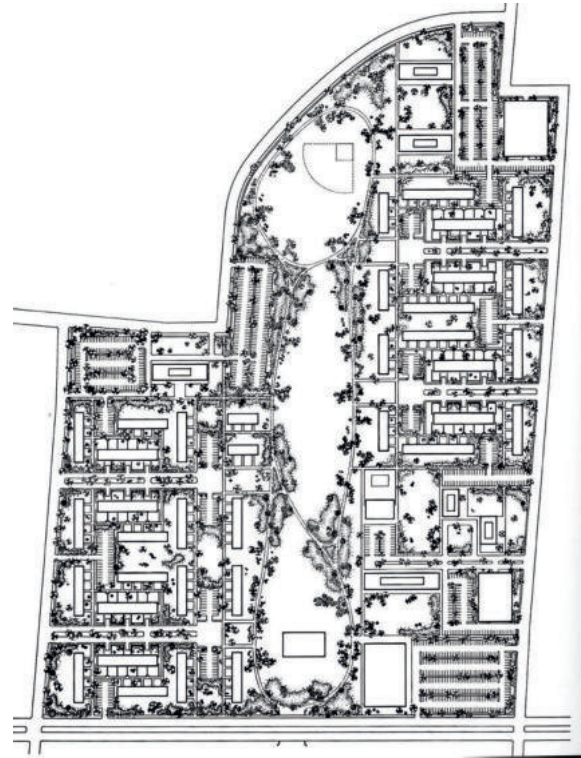
LAFAYETTE PARK MIES VAN DER ROHE_

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.

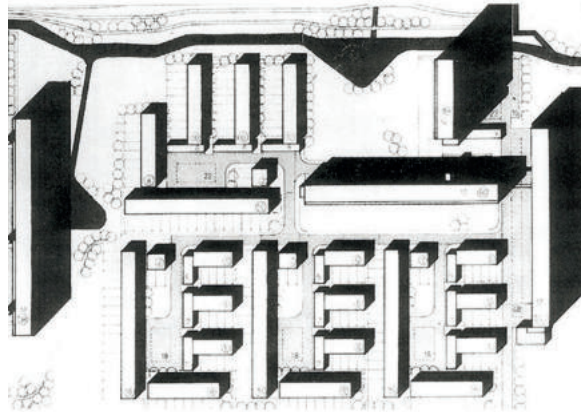
Mientras que Lafayette Park apuesta por un modelo de modernismo ortogonal, con grandes parques abiertos y sectores aislados, la propuesta busca una mayor integración con la trama urbana existente, generando corredores de movilidad activa, espacios públicos activos y usos mixtos que reactiven el borde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

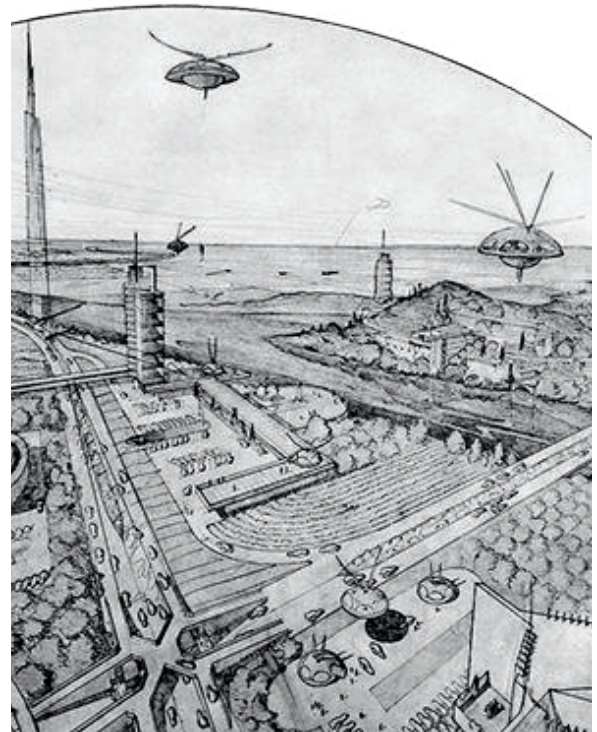


BROADACRE CITY FRANK LLOYD WRIGHT_

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.

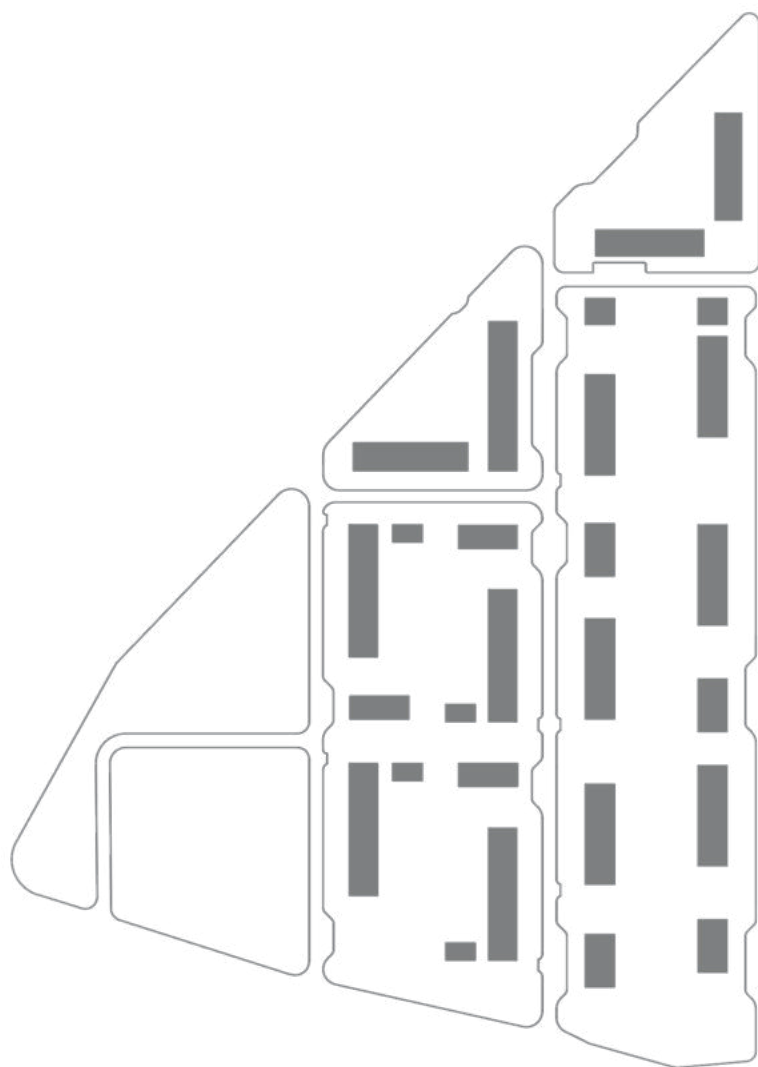
Para nuestra propuesta buscamos aprender de Broadacre City su intención de vincular al individuo con el entorno natural, pero aplicándolo al contexto urbano contemporáneo, donde la integración del verde y los espacios productivos no se conciben como elementos de dispersión, sino como parte del espacio 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.



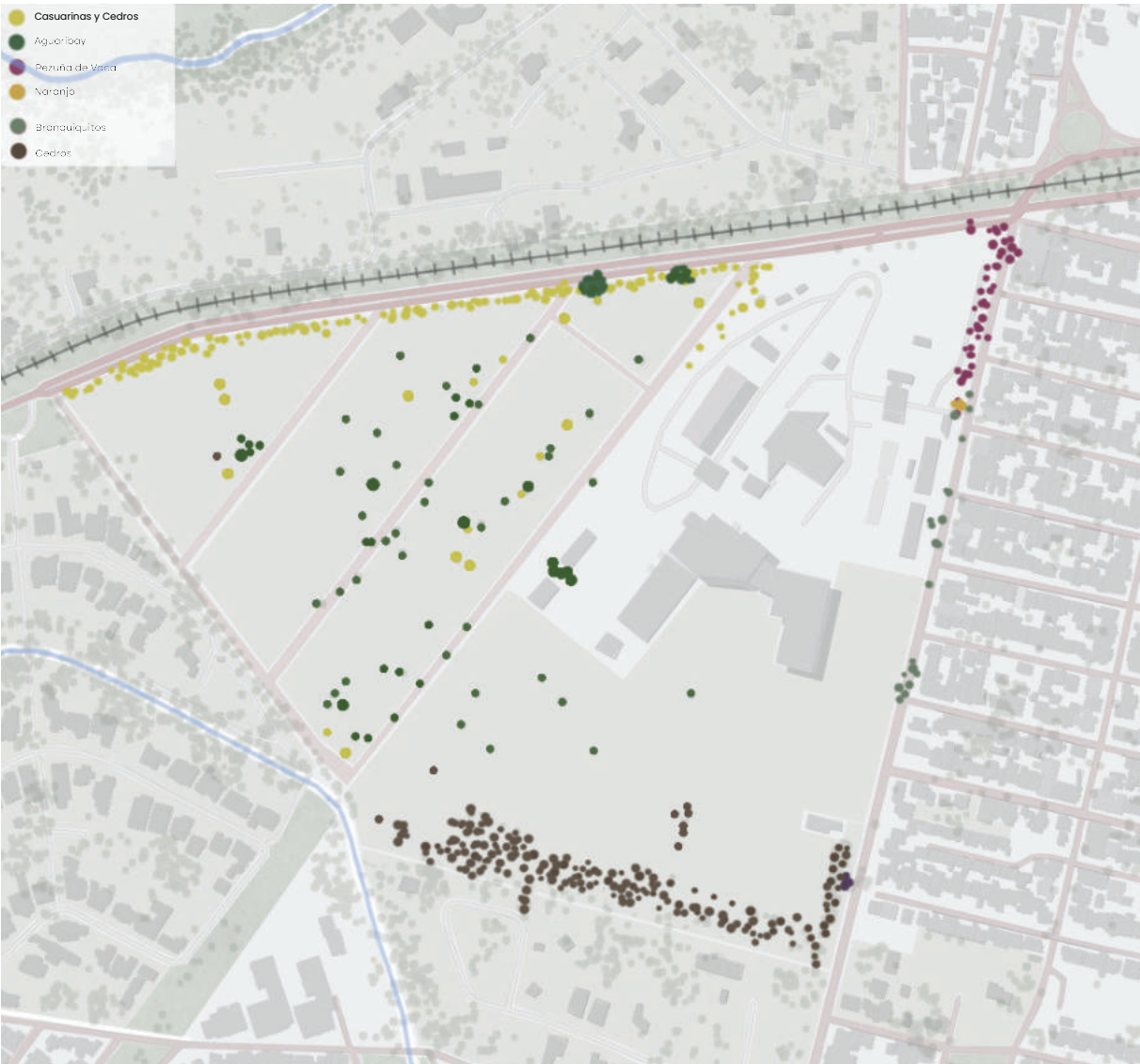
ESQUEMA PROYECTUAL_

Áreas vacantes con propuesta
para activar la vida urbana.





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

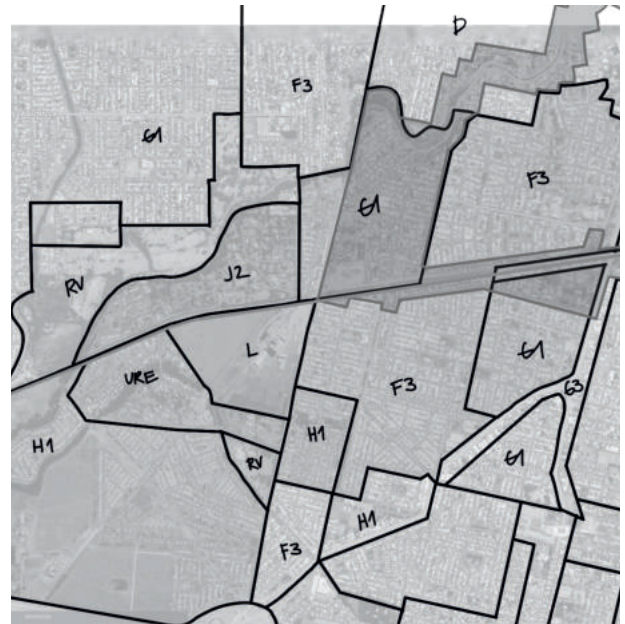
URE: Acceso controlado. Espacio p/ actividades deportivas.

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.**



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 bisiendas, 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.

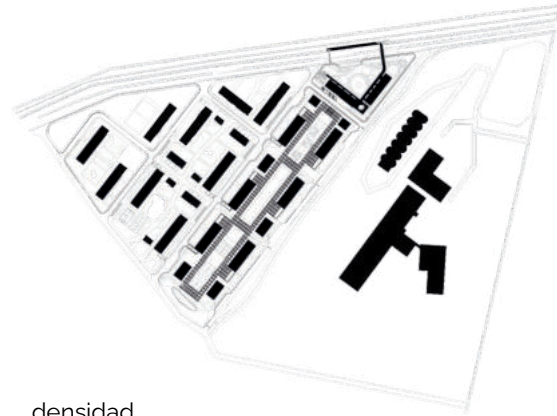
Promover la **movilidad activa** y sostenible (peatonal, ciclista) a través del re-diseño del perfil vial.

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



densidad_

1. Re-definir el corredor vial como una avenida de alta calidad peatonal, con veredas amplias, biciesendas, 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:

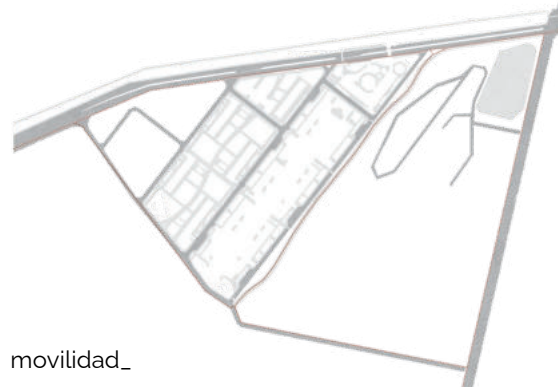
Centro comercial / paseo gastronómico.
Parque lineal del Molino.

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.



verde_

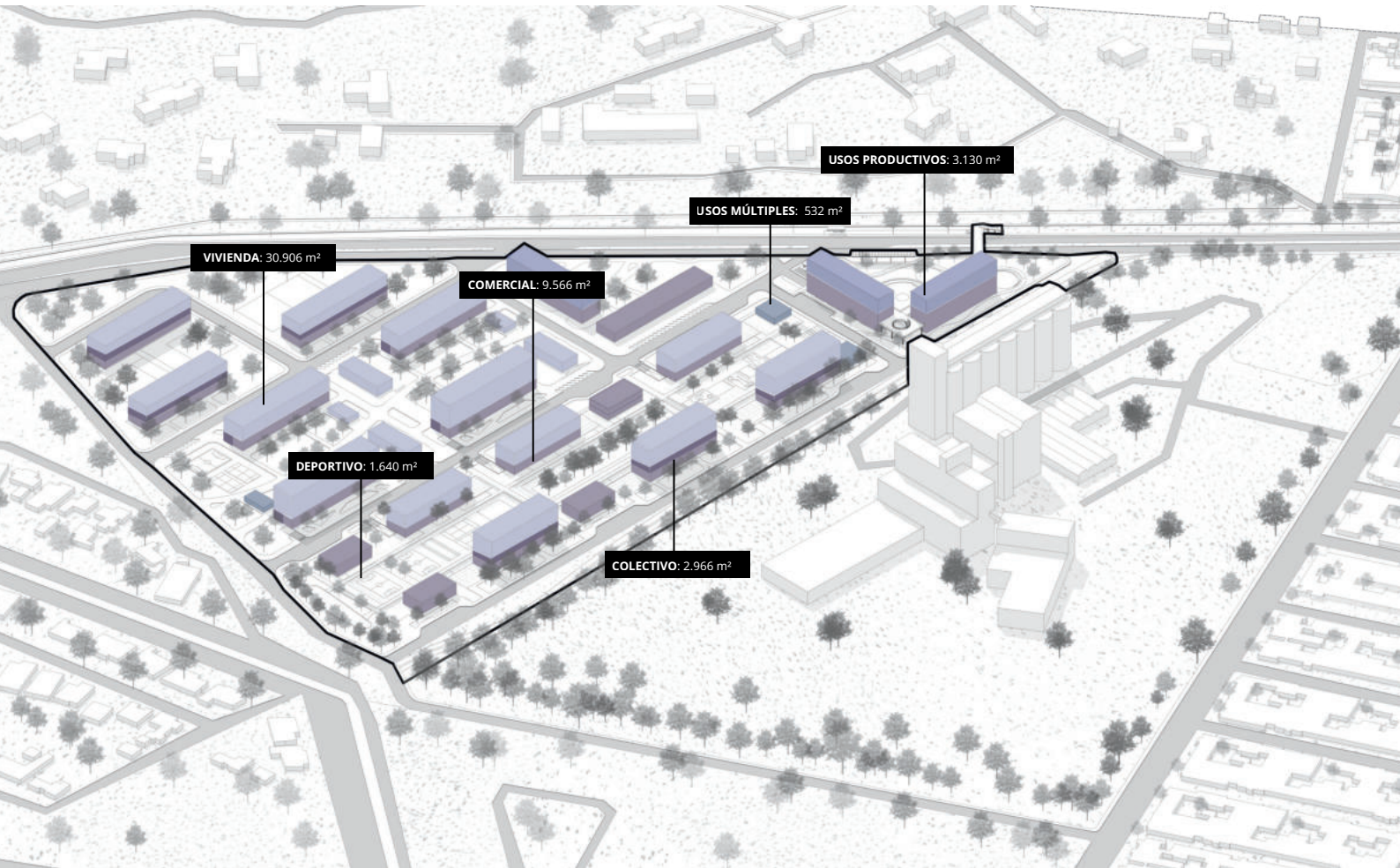


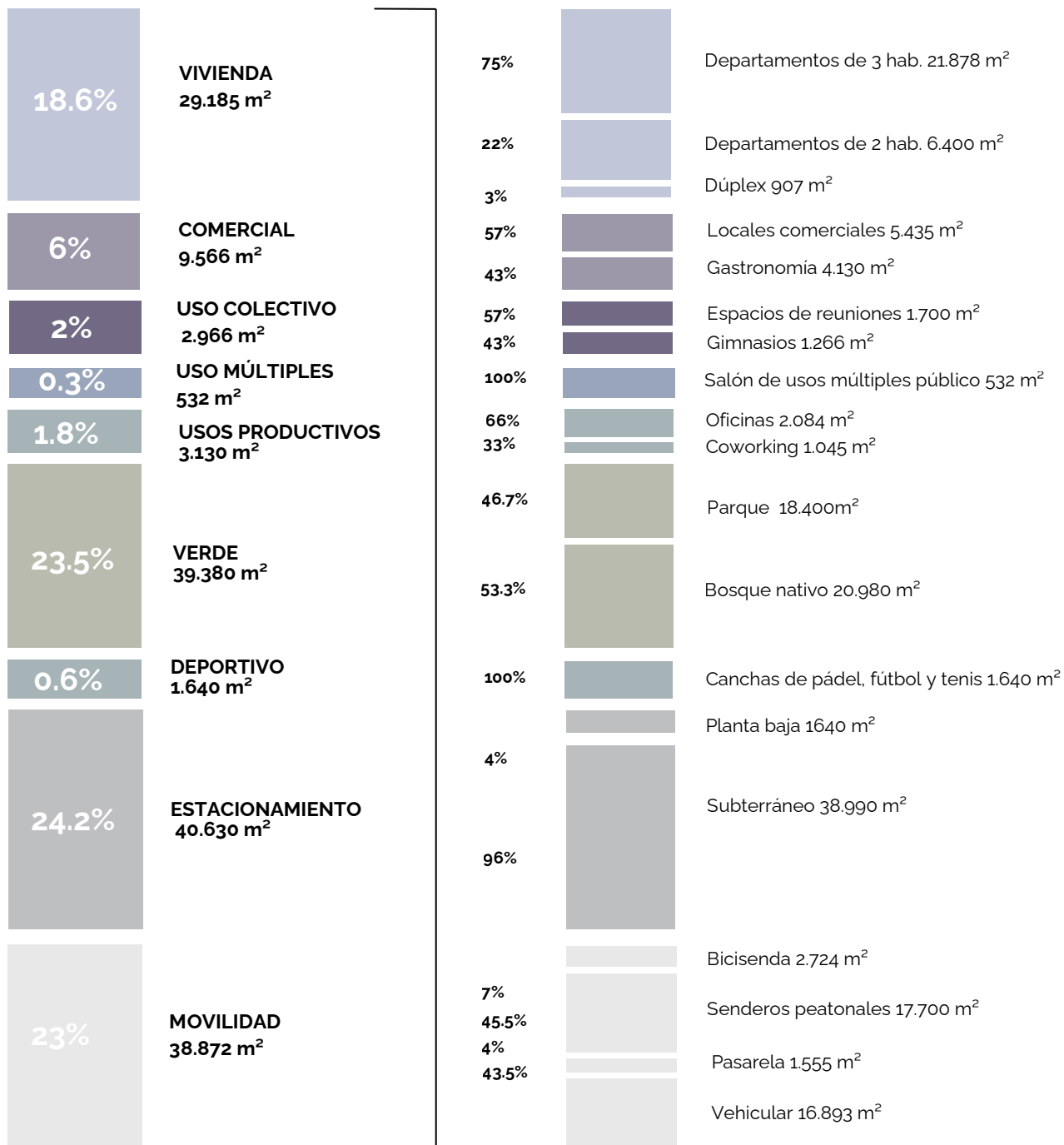
movilidad_

PLANIMETRÍA

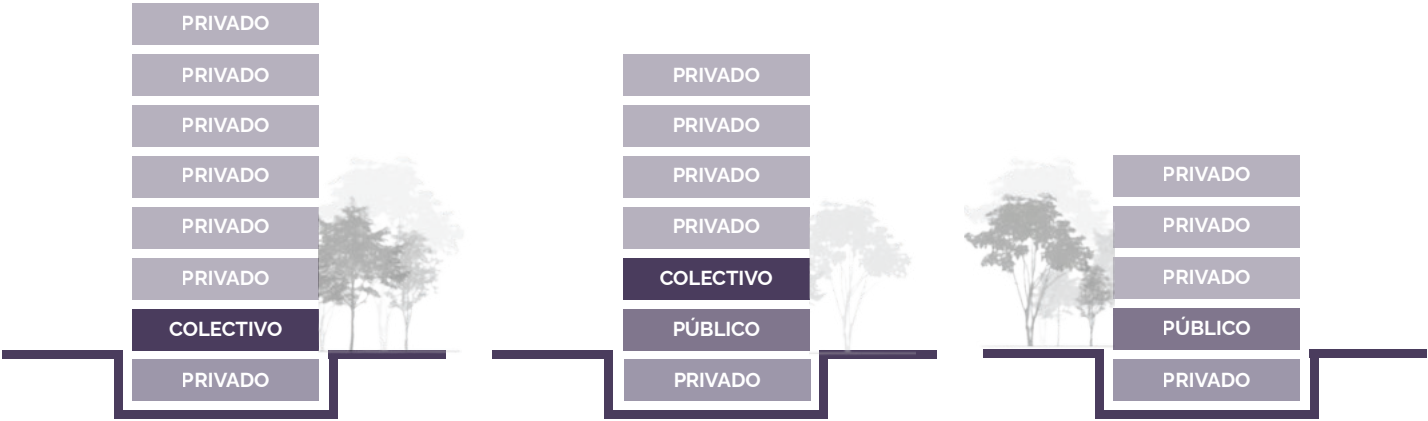


ESQUEMA
PROGRAMÁTICO_



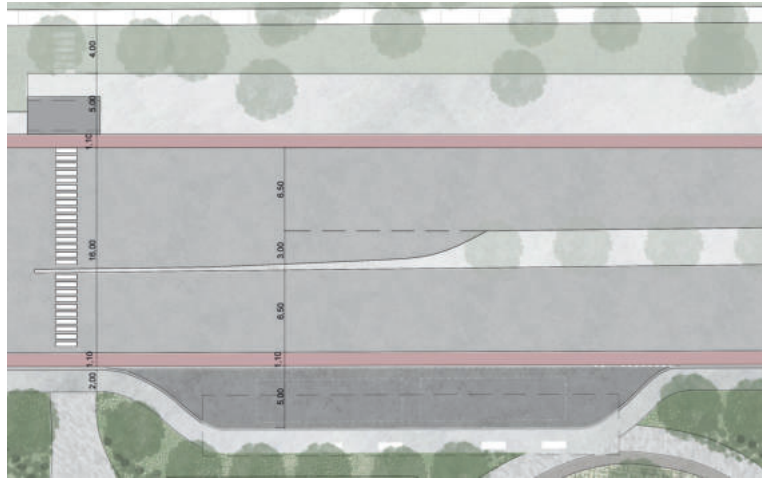


ESQUEMA DE USOS
MODOS DE HABITAR_



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_

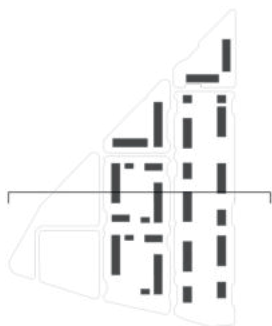
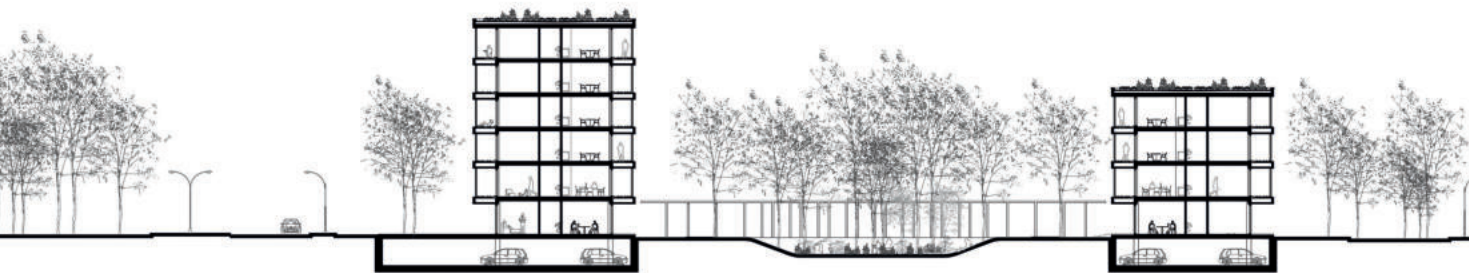
Corte B

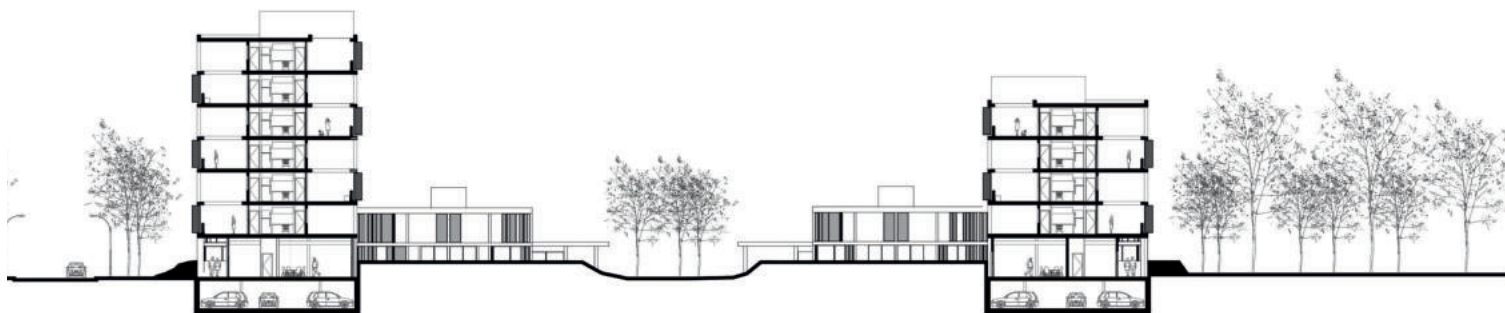




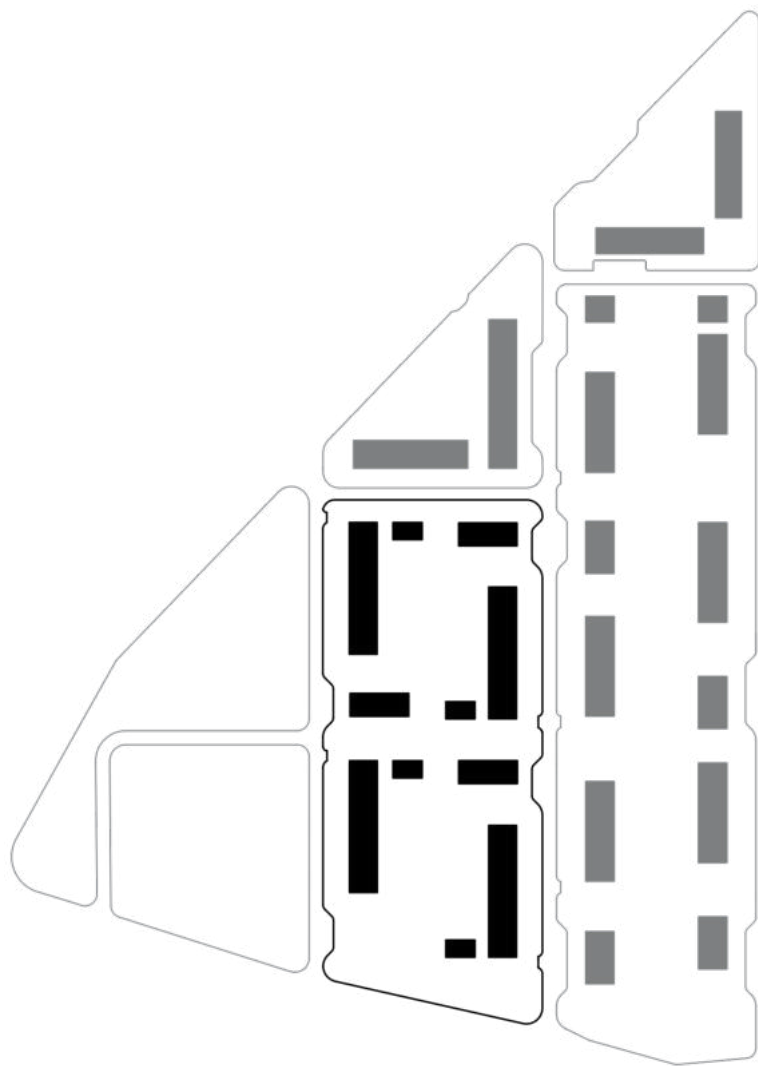
PIEZAS GRÁFICAS
CORTES_

Corte C





04. **donde la
ciudad toca
el suelo.**



PROBLEMÁTICA_

El crecimiento urbano de Córdoba se ha caracterizado, en las últimas décadas, por un proceso de expansión hacia la periferia.

La falta de planificación en el uso del suelo ha generado un desarrollo desordenado, donde la densificación indiscriminada provoca vacíos urbanos ineficientes y desaprovechados.

El proyecto responde a la problemática planteada en el masterplan, proponiendo una intervención que busque integrar estos espacios vacantes al tejido urbano existente, mejorando la conectividad, potenciando espacios públicos y generando nuevas oportunidades de uso para la comunidad.

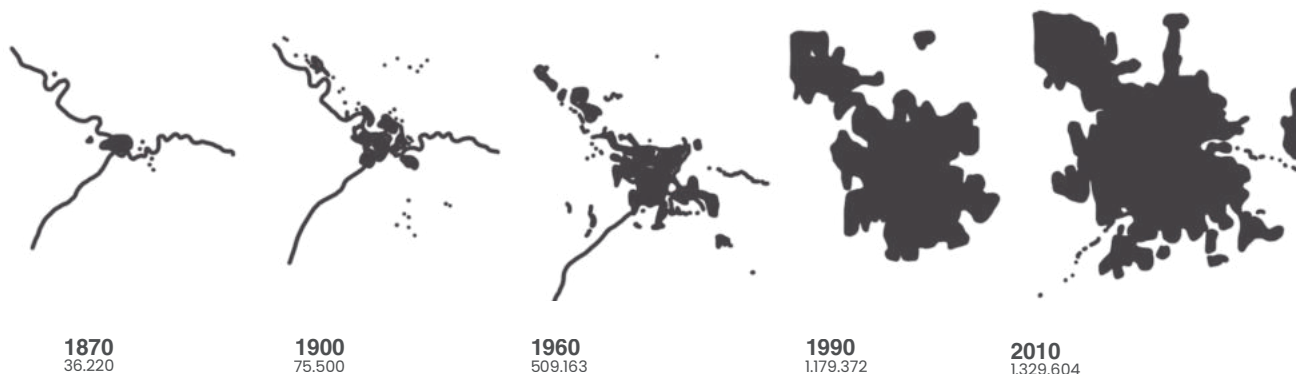
La propuesta propone estrategias de densificación controlada, creando espacios que fomenten la interacción social y la calidad de vida en el barrio.

TEMA_

El **espacio colectivo** como articulador entre la vivienda, la ciudad y la naturaleza. Me interesa investigar cómo la planta baja puede dejar de ser un área residual para convertirse en un espacio activo, capaz de generar interacción social y dar continuidad al espacio público dentro de la manzana.

Entiendo el espacio colectivo no solo como un área de encuentro, sino también como una herramienta de integración urbana.

El proyecto propone el desarrollo de un modelo de **"casas en altura"** destinadas a quienes migran hacia la periferia de la ciudad, con el objetivo de ofrecer alternativas habitacionales dignas, sostenibles y conectadas con el tejido urbano existente. La propuesta busca revertir el crecimiento disperso de la periferia mediante la generación de vivienda vertical de confort, entendiendo el confort no como lujo, sino como bienestar ambiental, social y espacial.



SECTOR_





El proyecto se desarrolla sobre una gran manzana, se propone la implantación de bloques de viviendas de diferentes densidades, donde la circulación peatonal predomine por sobre la vehicular, promoviendo la creación de parques, plazas y corredores verdes que conecten las diferentes tipologías de vivienda y los espacios de uso público.

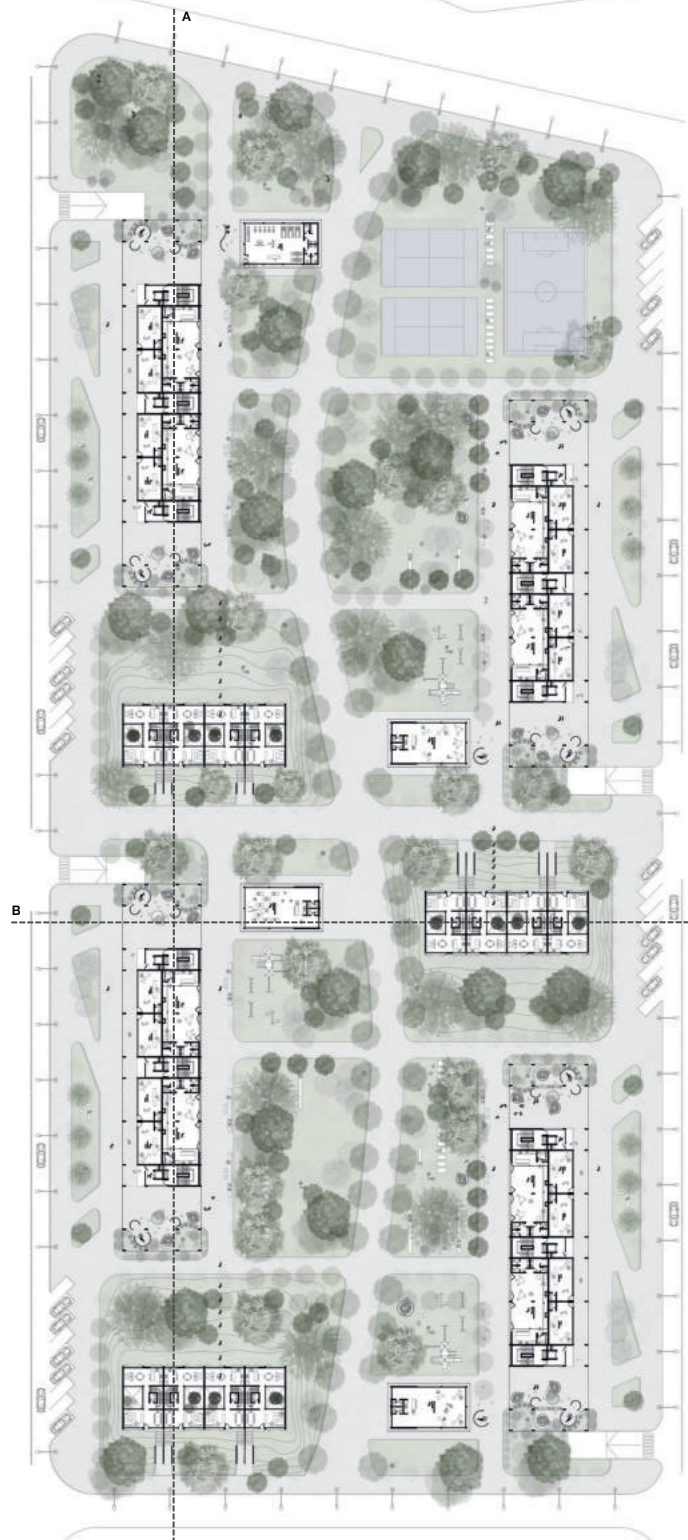
Las viviendas de media densidad se disponen sobre el gran parque central, estas incluyen una planta baja comercial y de uso colectivo.

Las viviendas de baja densidad se disponen en su

eje perpendicular, generando patios privados que crean privacidad y áreas verdes propias, sin interferir con los espacios colectivos.

La disposición lineal y escalonada permite que todos los edificios reciban luz natural de manera eficiente.

Los bloques no se superponen, evitando que se produzcan sombras excesivas sobre los patios y el parque central.

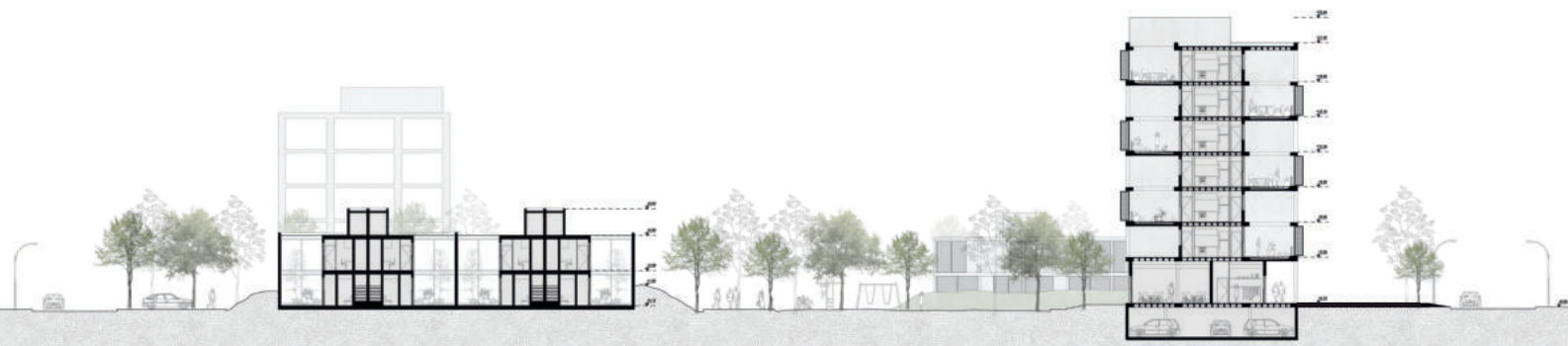


CORTES_



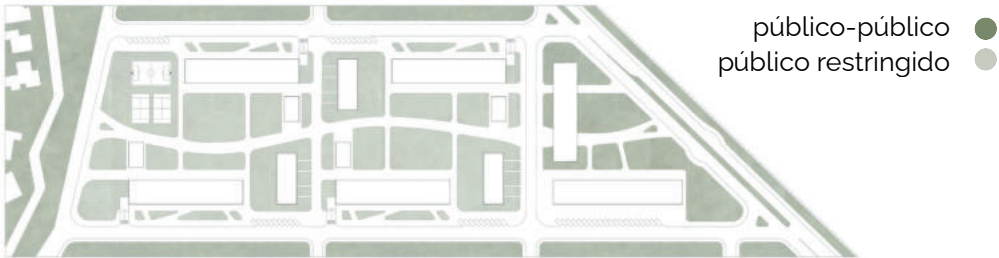


CORTE LONGITUDINAL AA

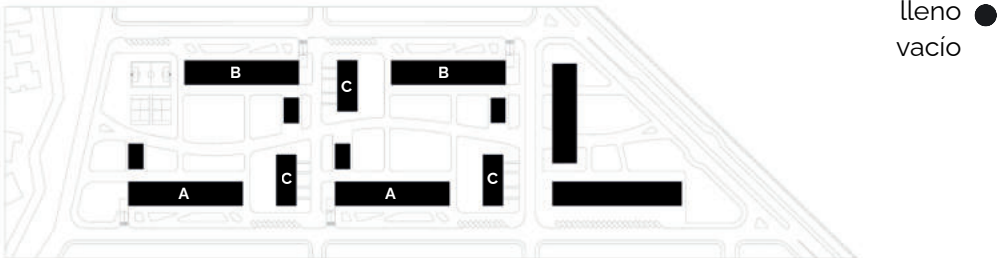


CORTE TRANSVERSAL BB

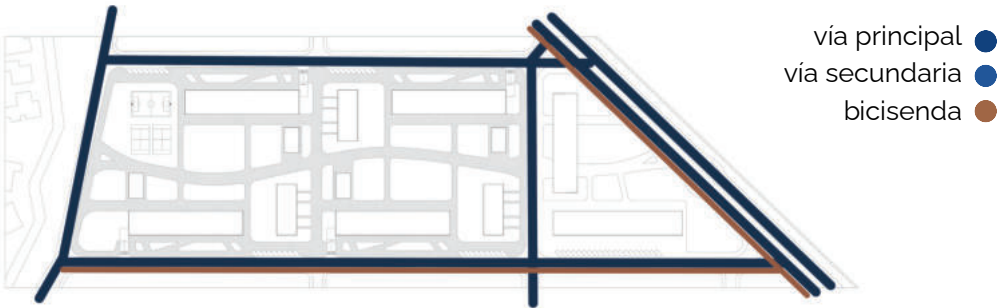
DIAGRAMAS_



Verde



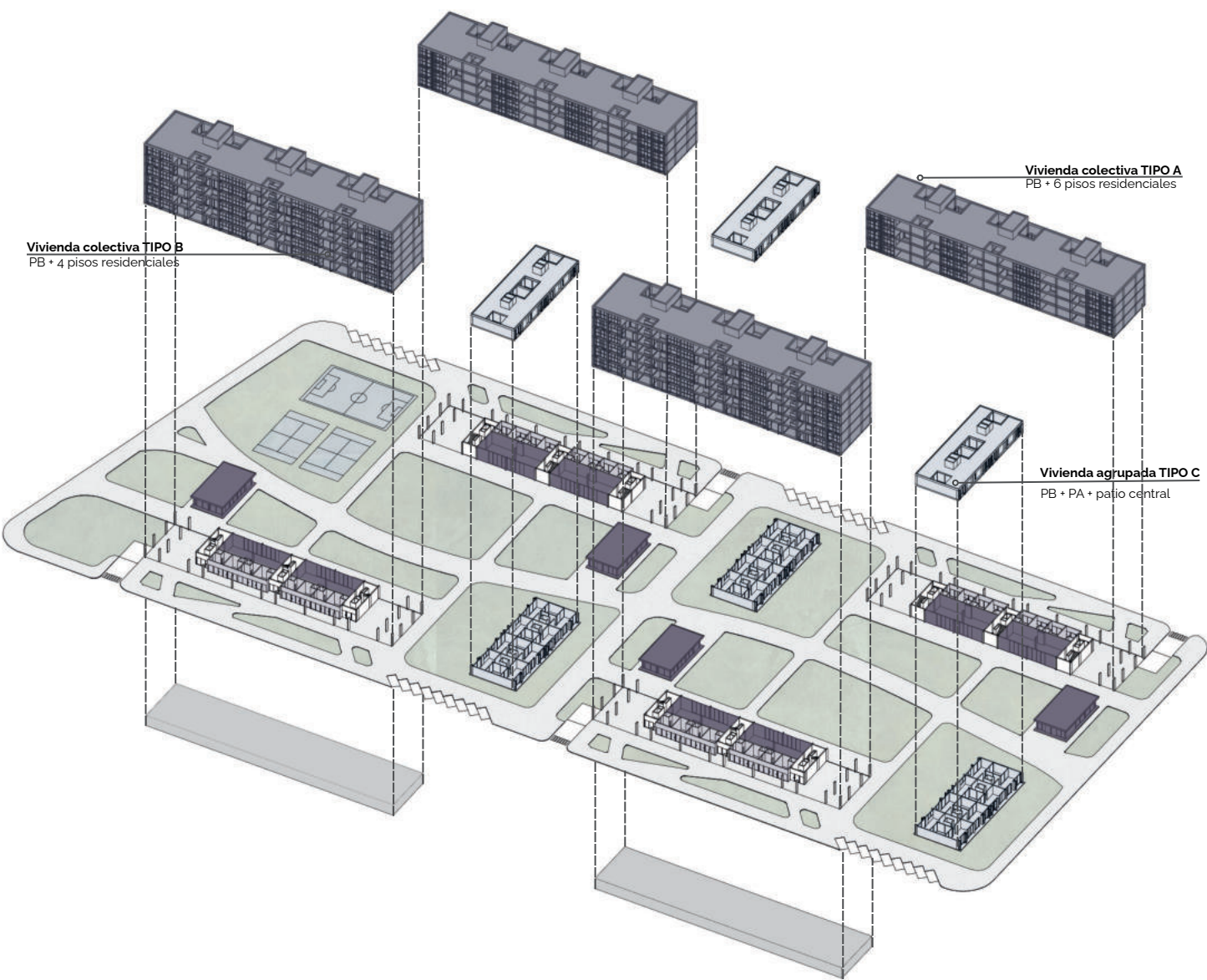
Nolly



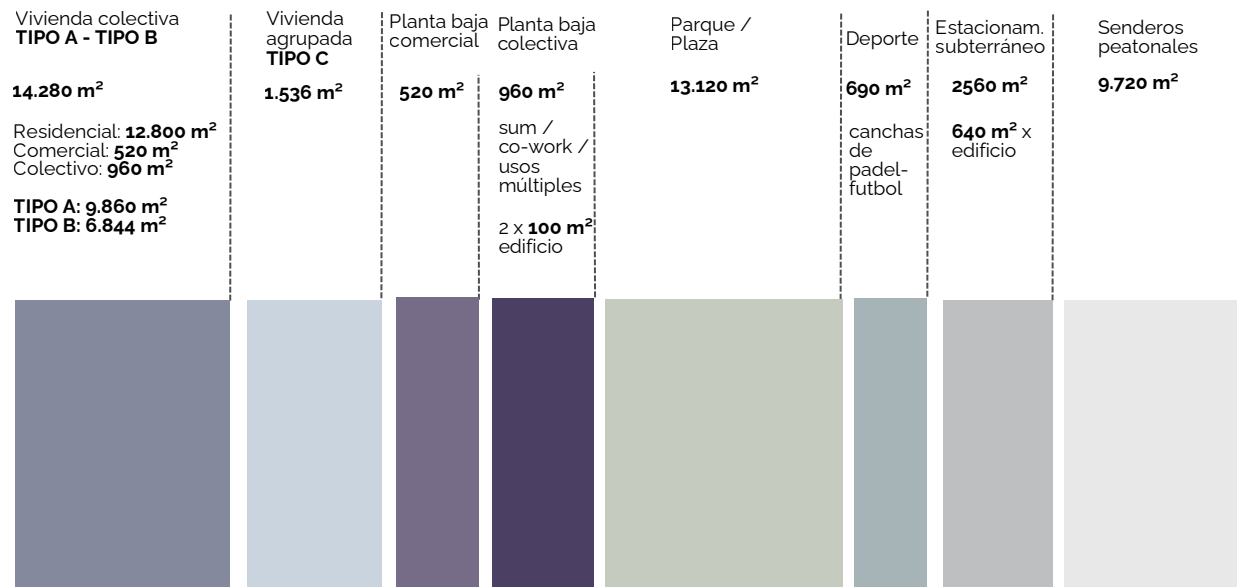
Accesibilidad

05. programa.

PROGRAMA
MANZANA_



total: **27.410 m²**





06. **antece dentes.**

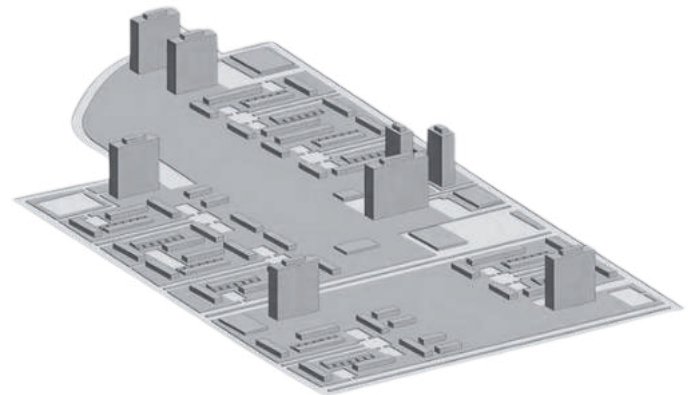
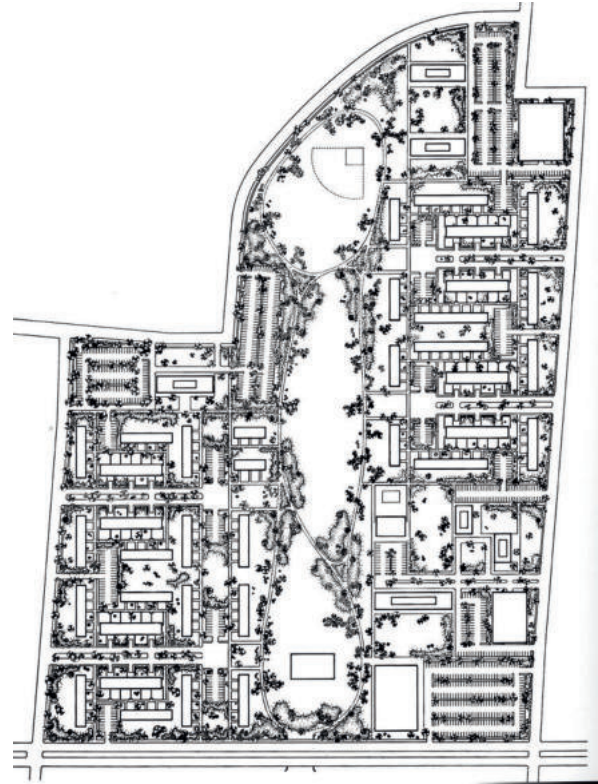
LAFAYETTE PARK MIES VAN DER ROHE_

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, manteniendo 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.



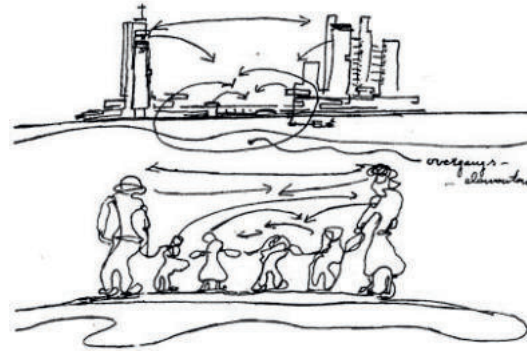
LIJNBAAN BAKEMA_

El proyecto Lijnbaan en Róterdam (1953-1957), diseñado por Jaap Bakema junto a Van den Broek, fue una de las primeras zonas peatonales modernas de Europa y un manifiesto de los ideales del Team X. Más que un conjunto comercial, el Lijnbaan representó una nueva forma de entender la ciudad tras la guerra: un espacio donde el encuentro, el paseo y la vida cotidiana volvían a tener protagonismo.

Bakema creía que la arquitectura debía construir "lugares de relación", no solo edificios. En el Lijnbaan, la calle se convierte en el verdadero corazón del proyecto: un recorrido peatonal continuo, rodeado de vegetación, vidrieras y espacios de descanso, que devuelve la escala humana a una ciudad marcada por la modernización y la reconstrucción acelerada.

Al igual que Bakema, busco revalorizar el espacio colectivo como núcleo de la vida urbana, entendiendo que la arquitectura puede actuar como mediadora entre lo construido y lo natural, entre lo privado y lo público. En ambos casos, la planta baja se concibe como una extensión del espacio urbano, **abierta, accesible y activa.**

El Lijnbaan demuestra que incluso dentro de la modernidad era posible proyectar desde la empatía, la flexibilidad y la experiencia cotidiana. Esa misma sensibilidad guía esta propuesta, que aspira a recomponer la relación entre las personas, su hábitat y la ciudad, desde un urbanismo más humano, inclusivo y sostenible.



URBANISMO DEL C.I.A.M._

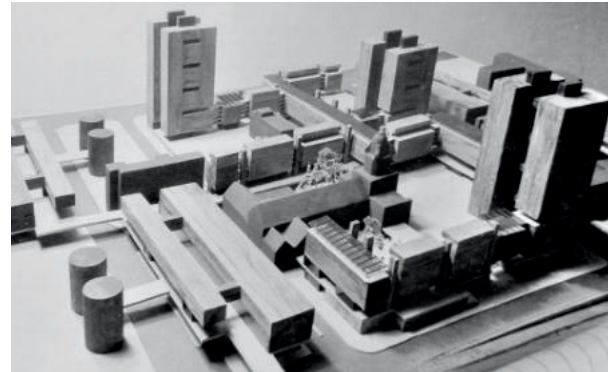
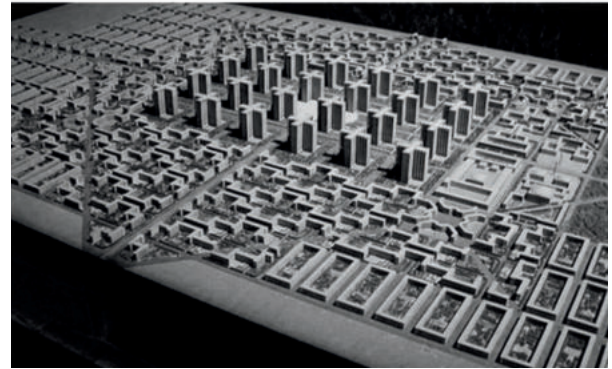
Luego de la Segunda Guerra Mundial (1945), muchas ciudades europeas fueron destruidas y necesitaban de una reconstrucción.

Entre el 1928 y 1960, se reunieron algunos arquitectos modernistas, como Le Corbusier, los cuales conformaron el CIAM (Congreso internacional de Arquitectura moderna) ellos discutían acerca de la importancia que tiene la vivienda, la urbanización de la ciudad, técnicas constructivas, etc.

El urbanismo moderno promovido por el CIAM buscó organizar la ciudad a partir de funciones claras: **habitar, trabajar, circular y recrearse**. Sin embargo, esa división terminó generando entornos rígidos y fragmentados, donde la vivienda se aisló del tejido urbano y el espacio público perdió su condición de lugar de encuentro.

Frente a esa visión, el Team X propuso una **ruptura**. Sus integrantes comenzaron a pensar la ciudad como un organismo vivo, en constante transformación. Sus proyectos buscaban recuperar la escala humana, el valor de la calle, del umbral, del espacio intermedio que media entre lo privado y lo colectivo.

Esa búsqueda resuena profundamente con los intereses de esta tesis. El proyecto retoma esa mirada al concebir el espacio colectivo como articulador entre la vivienda, la ciudad y la naturaleza, entendiendo la planta baja y los corredores urbanos como zonas de encuentro y convivencia, no como áreas residuales.



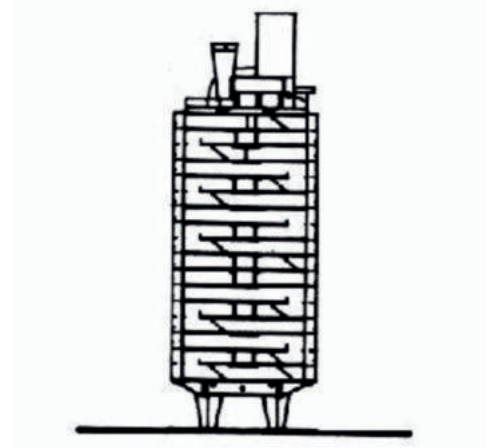
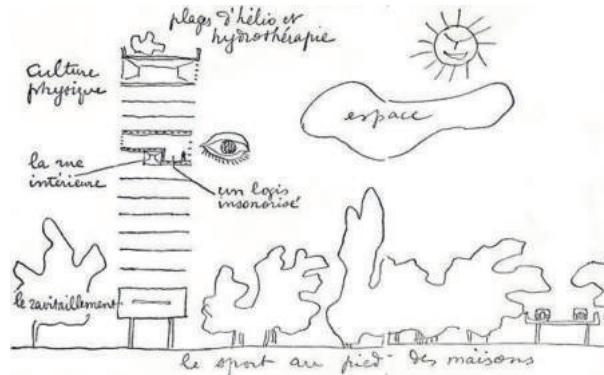
UNITE D'HABITATION LE CORBUSIER_

La Unité d'Habitation de Le Corbusier (Marsella, 1952) fue uno de los proyectos más influyentes del urbanismo moderno. Concebida como una **"máquina para habitar"**, buscaba condensar en un único edificio las funciones de una pequeña ciudad: viviendas, comercio, recreación y servicios, todo integrado bajo una lógica funcional y repetitiva. Su tipología de dúplex intercalados representó una innovación espacial que otorgaba ventilación cruzada y doble orientación, configurando un hábitat denso pero luminoso.

Sin embargo, la propuesta también evidencia las limitaciones del pensamiento moderno, una organización rígida, una relación distante con el suelo y un espacio colectivo elevado y abstracto que terminó desdibujando la conexión cotidiana con la ciudad.

Mi proyecto retoma algunos de esos aportes, como la tipología dúplex y la doble altura como generadora de espacialidad y luz natural, pero los reinterpreta desde una mirada contemporánea y contextual. En lugar de un bloque aislado, los edificios se abren al entorno, permitiendo la continuidad del espacio público en la planta baja y fomentando el encuentro a través de galerías, patios y áreas comunes.

Estudiando este caso, pude dar una mirada crítica, mi proyecto se traduce en una búsqueda opuesta: no una "ciudad vertical" autosuficiente, sino un tejido colectivo permeable, donde la densidad convive con la apertura, la vegetación y la escala humana. La arquitectura deja de imponer un modo de vida para convertirse en un soporte flexible, capaz de adaptarse a las dinámicas reales de la comunidad.



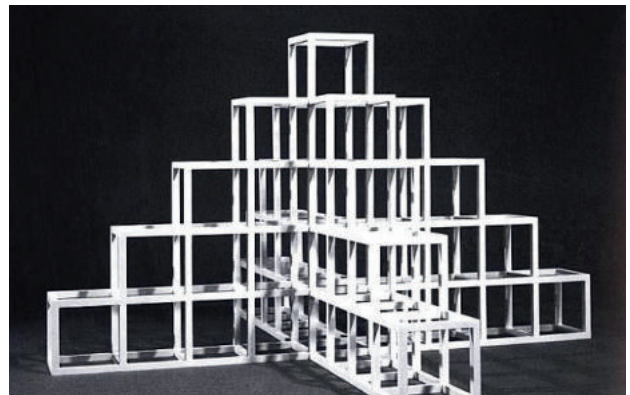
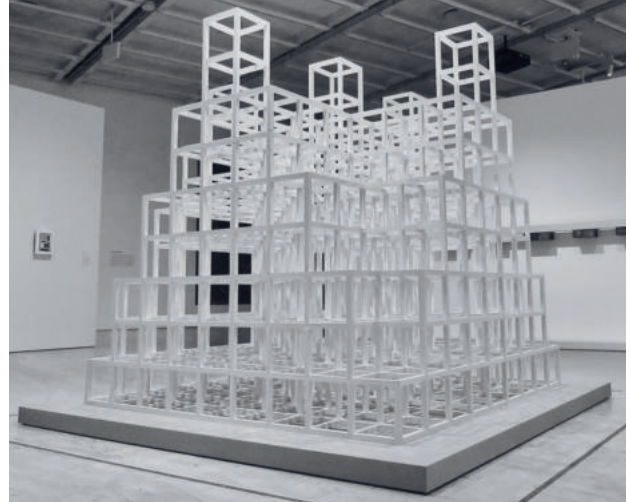
FIVE TOWERS SOL LE WITT_

La obra Five Towers (1979) de Sol LeWitt explora la estructura como idea, como **sistema generador** de forma y espacio.

A partir de una retícula modular repetitiva, el artista construye una geometría que no representa, sino que manifiesta un orden: una lógica interna que organiza el vacío tanto como la materia. En su aparente simplicidad, la obra revela la belleza de la estructura pura, del ritmo y la proporción.

En mi proyecto, la retícula estructural cumple un papel similar. No es solo un soporte constructivo, sino el esqueleto conceptual que da identidad al edificio. La estructura se vuelve lenguaje, define la escala, los llenos y vacíos, las relaciones entre las viviendas y los espacios colectivos. Al igual que en LeWitt, la repetición no busca homogeneidad, sino generar variaciones dentro del orden, permitiendo que la luz, el aire y los patios de doble altura rompan la rigidez del módulo.

Esta relación entre arte y arquitectura resalta una misma búsqueda: entender la estructura como un sistema abierto, capaz de sostener tanto la técnica como la vida. En esa retícula habita la posibilidad de un orden flexible, donde la racionalidad del módulo convive con la sensibilidad del espacio vivido.

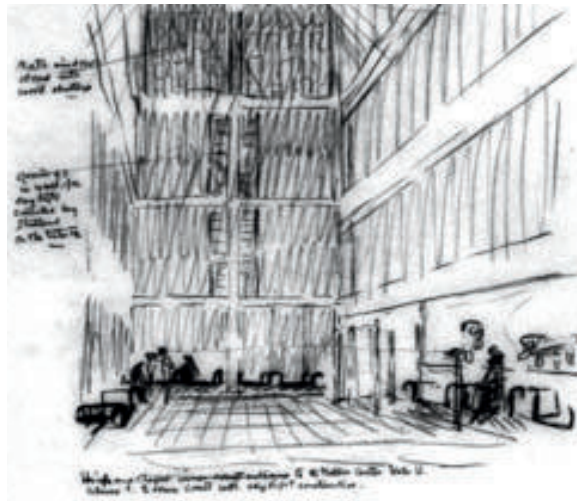


BRITISH ART MUSEUM LOUIS KAHN_

El British Art Museum de Louis Kahn (Yale, 1977) representa una síntesis magistral entre estructura, materialidad y luz. En él, la retícula estructural se convierte en el principio organizador del edificio: un sistema modular de hormigón que ordena el espacio con precisión, pero que a la vez permite una gran libertad interior. Cada módulo define proporciones, ritmo y orden, haciendo visible la lógica que sostiene la arquitectura.

En mi proyecto, la estructura cumple un papel similar. La retícula no es solo un soporte constructivo, sino el marco que da forma a la vida colectiva. Define la repetición, organiza los vacíos y otorga a cada unidad una medida humana. Al igual que en Kahn, el sistema estructural se convierte en una arquitectura de la claridad, donde la luz se filtra a través del orden y revela la materialidad del espacio.

Este diálogo con Kahn no busca imitar su lenguaje, sino reinterpretar su pensamiento: entender que la estructura puede ser al mismo tiempo racional y poética, técnica y espiritual. En esa tensión entre rigor y emoción, entre geometría y habitar, se construye la identidad de mi proyecto.



OFFICE BUILDING SOM_

El Kansas City Office Building, proyectado por Skidmore, Owings & Merrill (SOM), representa una etapa de la arquitectura moderna donde la estructura se convierte en el verdadero lenguaje del edificio.

Lejos de esconder la lógica constructiva, SOM la lleva a la superficie: cada módulo, viga y columna forman parte de una retícula visible y precisa, donde la técnica se vuelve expresión. Esta transparencia estructural no solo habla de eficiencia, sino también de una ética del diseño, en la que la claridad y la proporción comunican orden, rigor y permanencia.

En mi proyecto, la estructura también asume ese rol protagonista. La retícula no es un fondo pasivo, sino el elemento que organiza y define la identidad del conjunto. Su repetición constante genera ritmo y unidad, pero al mismo tiempo permite la flexibilidad tipológica. Dentro del orden aparecen variaciones, dobles alturas y vacíos que abren paso a la luz y la relación con el exterior.

El sistema modular se vuelve marco de encuentro, de vegetación, de apropiación cotidiana. La estructura, más que un límite, es una malla abierta que permite pensar el edificio como un organismo adaptable, permeable y vivo.

En ese sentido, la obra de SOM aporta una lección fundamental, la estructura puede ser al mismo tiempo orden y posibilidad. Mi proyecto toma ese principio para construir una arquitectura donde la precisión técnica convive con la libertad del habitar, y donde el esqueleto estructural deja de ser solo ingeniería para convertirse en la esencia del espacio.



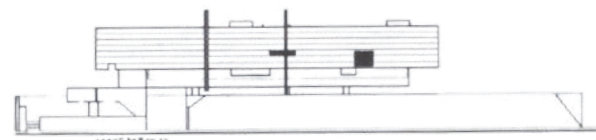
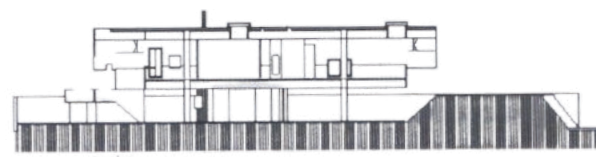
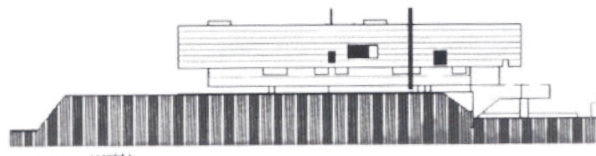
CASA BUTANTA PAULO MENDES DA ROCHA_

La Casa Butantã de Paulo Mendes da Rocha es un ejemplo clave de cómo la arquitectura puede surgir de la relación entre estructura, terreno y habitar. En ella, los desniveles naturales se transforman en una herramienta para organizar la vida doméstica, separando lo público de lo privado y generando una vivienda que se protege hacia el interior sin perder su apertura hacia la luz y el paisaje.

En mi proyecto, esa idea se reinterpreta al introducir desniveles topográficos en un terreno originalmente plano, utilizando el suelo como materia arquitectónica. Los dúplex aprovechan esta operación para crear diferencias de altura entre la planta baja y los espacios superiores, generando privacidad y jerarquía sin recurrir a muros cerrados. Desde la calle, se percibe principalmente la parte alta de las viviendas, mientras que los espacios más íntimos quedan contenidos a un nivel inferior, en contacto directo con los patios y el espacio colectivo.

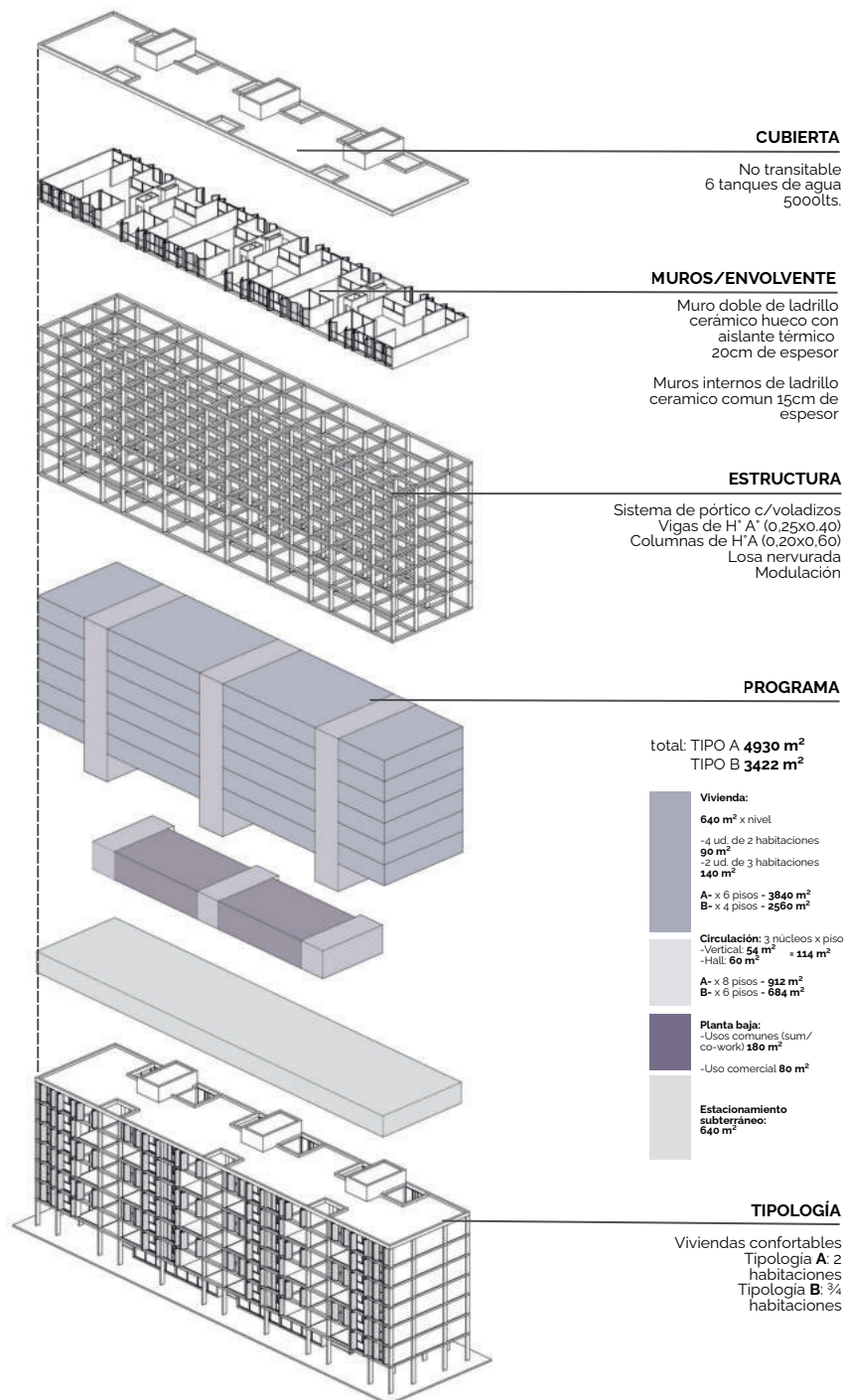
Esta estrategia permite que el edificio dialogue con el suelo y no simplemente se apoye sobre él. Los desniveles, las doubles alturas y los patios se convierten en vacíos habitables, capaces de articular luz, ventilación y resguardo. Al igual que en la obra de Mendes da Rocha, la estructura acompaña este movimiento, integrando el espacio, el terreno y la vida cotidiana en una unidad coherente.

De este modo, el proyecto adopta una actitud similar a la de la Casa Butantã: una arquitectura que modela la tierra para construir intimidad, que encuentra en el desnivel una forma de relación sensible entre lo construido y lo natural.

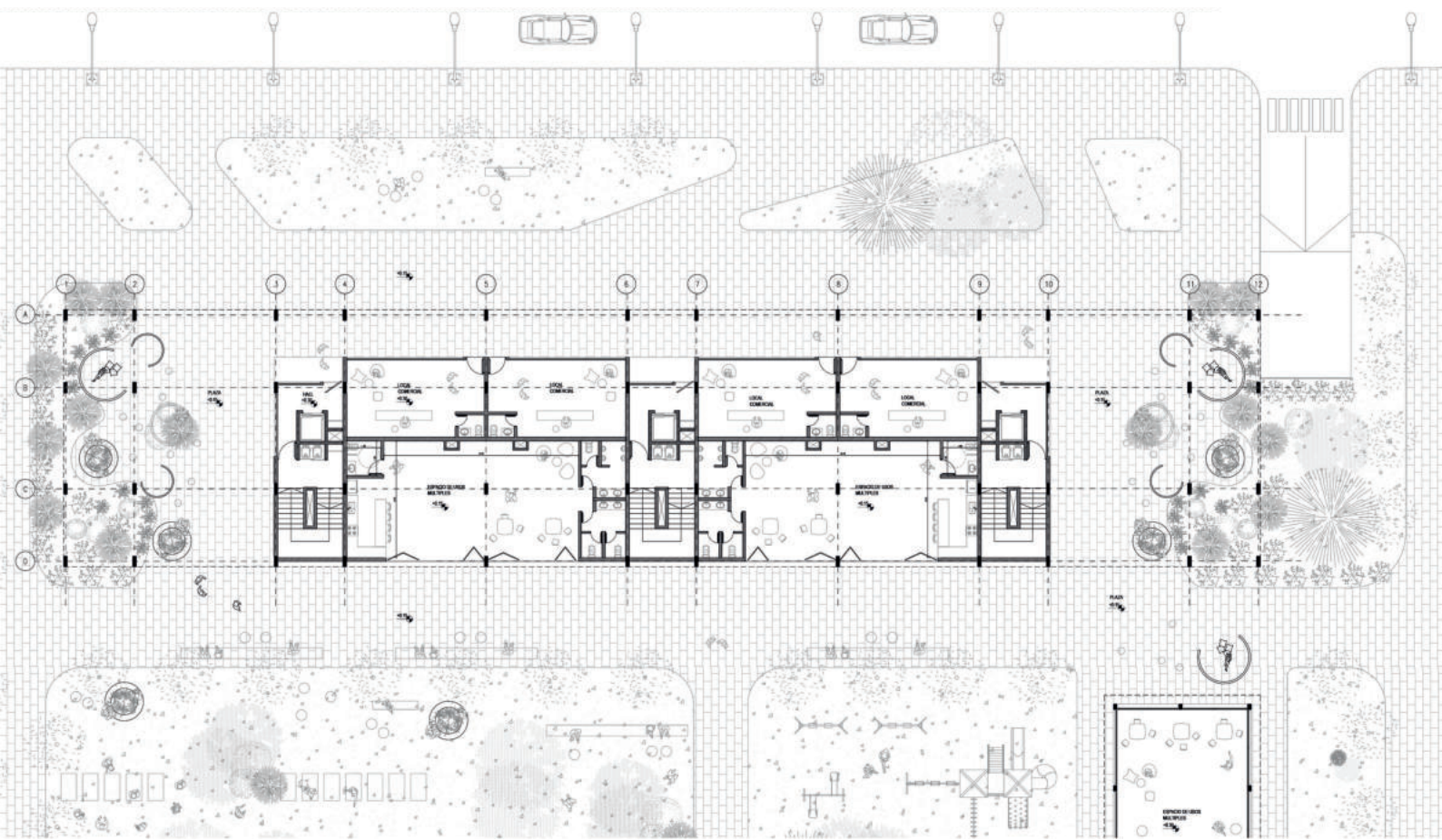




07. proyecto.

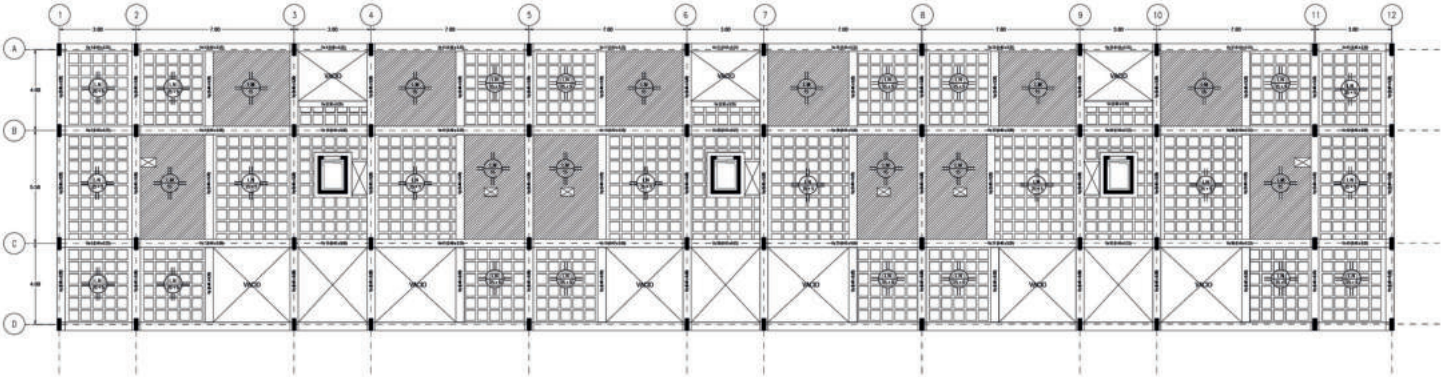
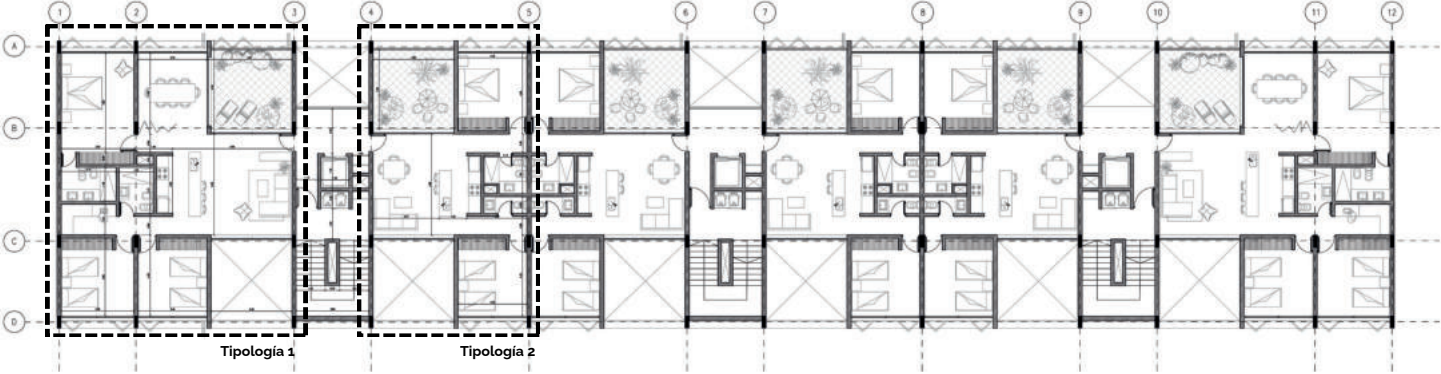


PLANTA
BAJA_

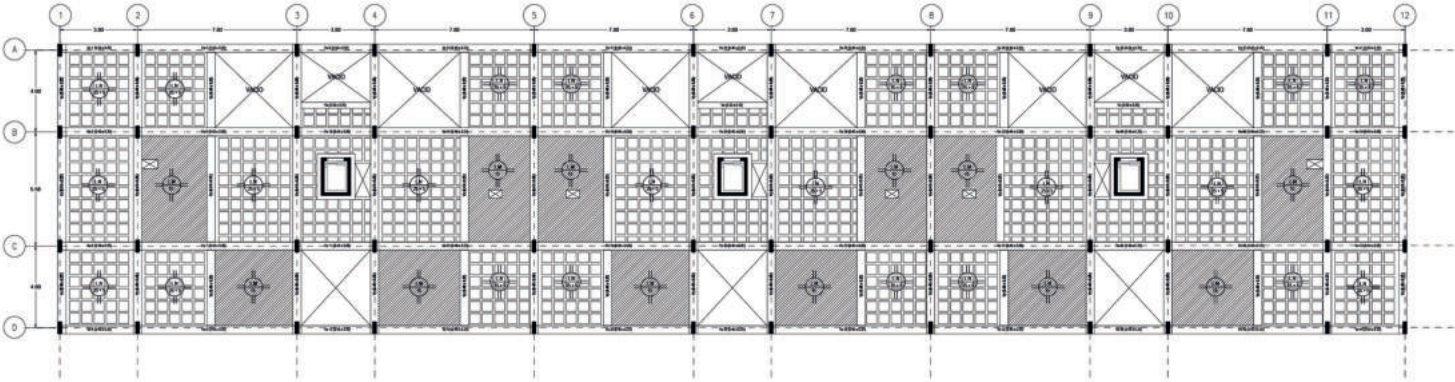
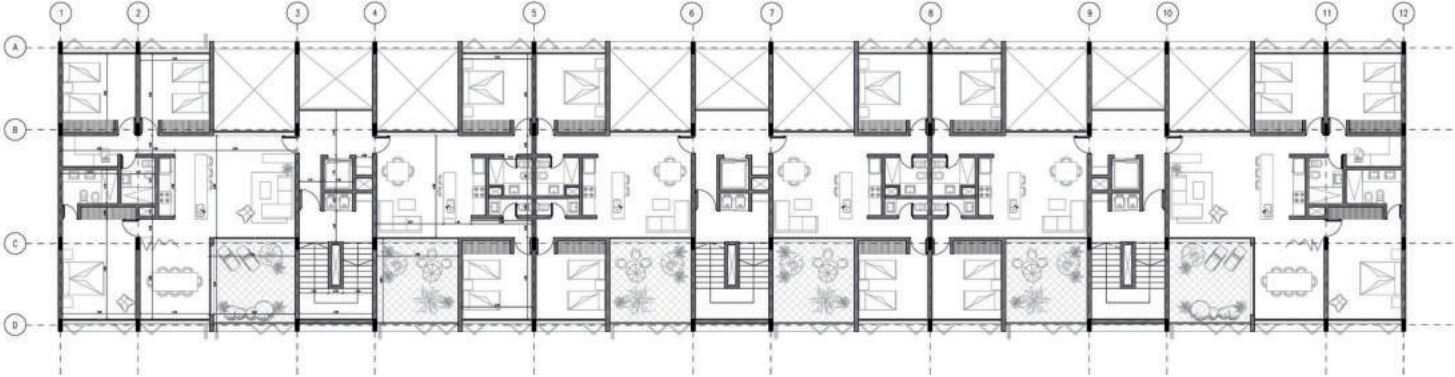


Vivienda colectiva TIPO A-B

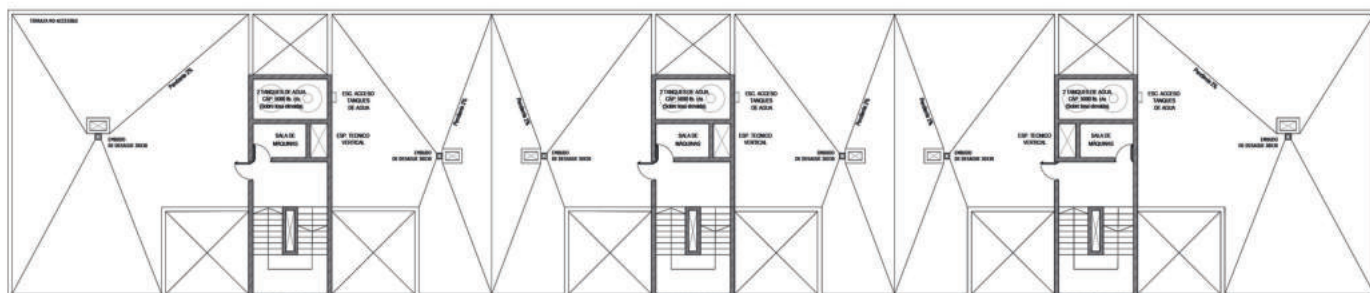
PLANTA
TIPO A_

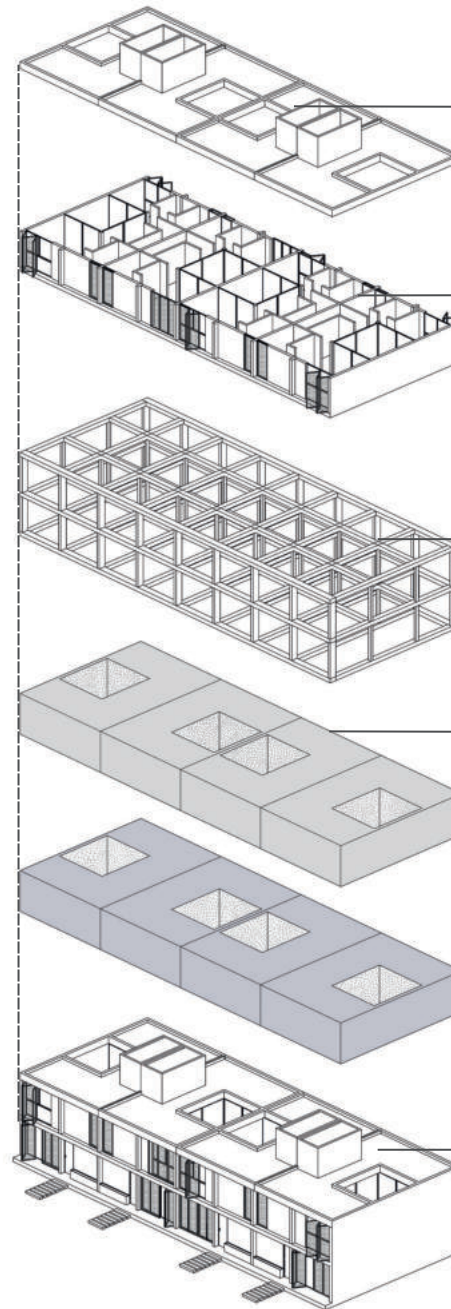


PLANTA
TIPO B_



PLANTA DE TECHOS_





CUBIERTA

No transitable
Tanque de agua 2200lts.

MUROS/ENVOLVENTE

Muro doble de ladrillo
cerámico hueco con
aislante térmico
20cm de espesor

Muros internos de ladrillo
cerámico común 15cm de
espesor

ESTRUCTURA

Sistema de pórtico
Vigas de H⁺ A⁺ (0.20x0.40)
Columnas de H⁺ A⁺ (0.20x0.40)
Columnas metálicas 2 UPN
Losa maciza

PROGRAMA

total: **512 m²**
unidad: **128 m²**

Planta baja: 64 m²

-espacio común 47 m²
-circulación vertical 8 m²
-núcleos húmedos 9 m²

Planta alta: 64 m²

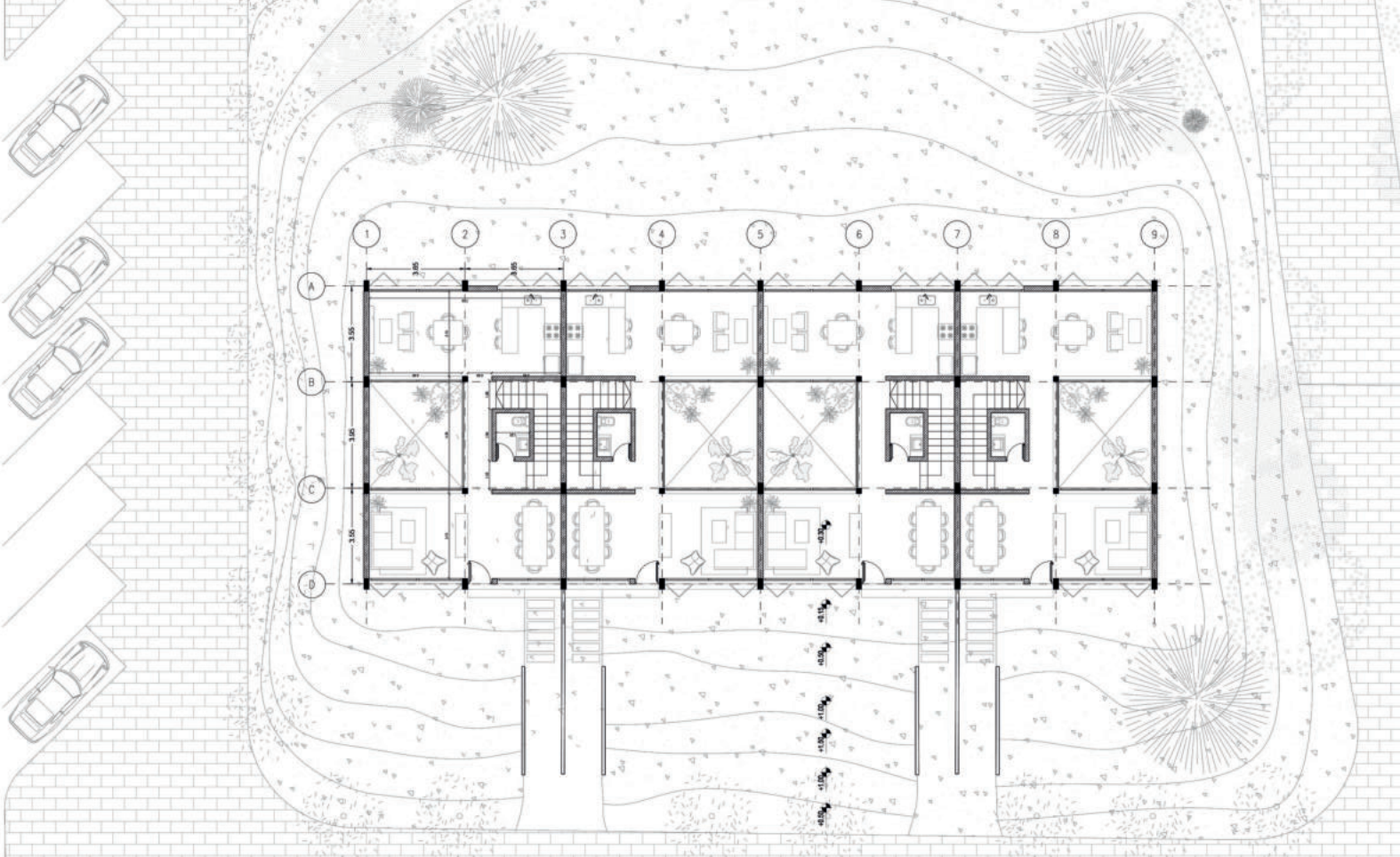
-espacio privado 45 m²
-circulación vertical 8 m²
-núcleos húmedos 10 m²

Patio interno:
16 m²

TIPOLOGÍA

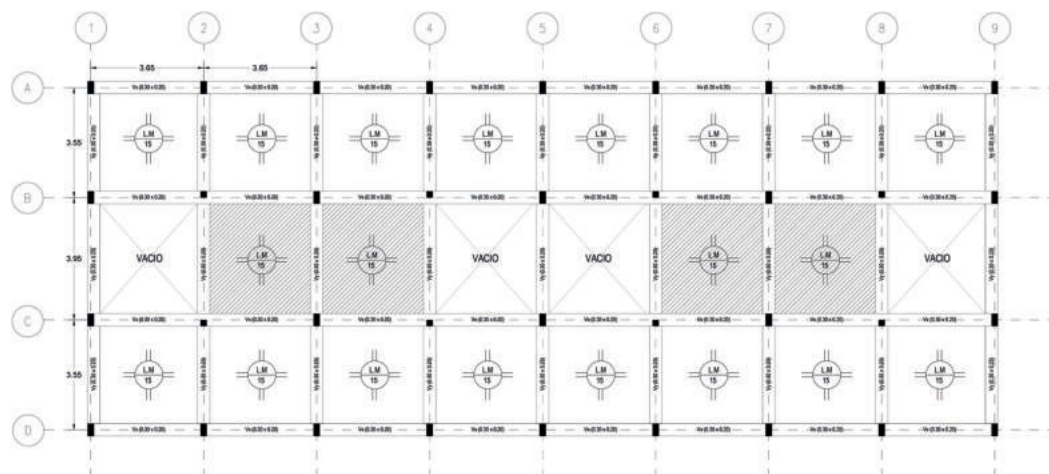
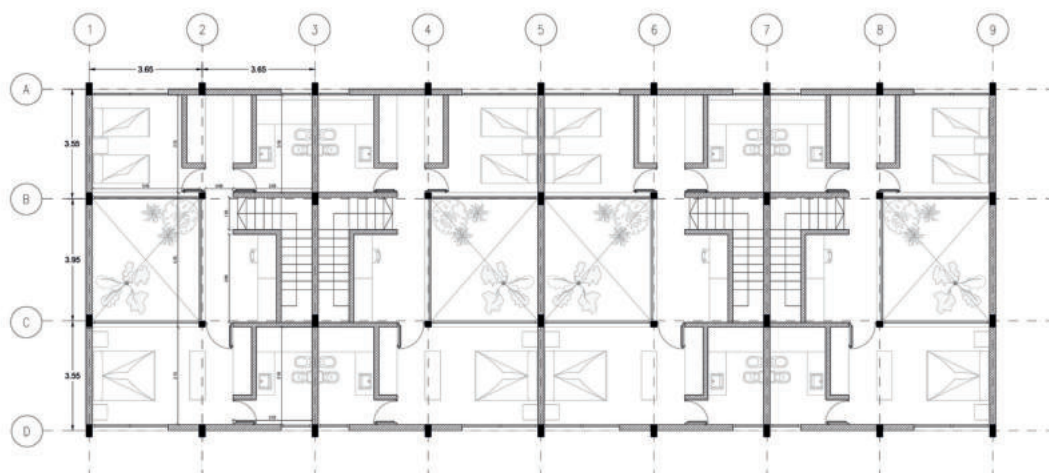
Viviendas agrupadas
Unifamiliares
2 habitaciones
Patio central
Núcleo agrupado

PLANTA
BAJA_

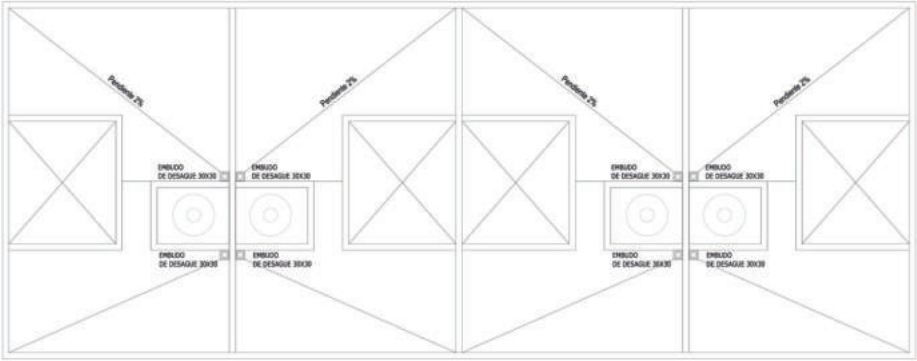


Vivienda agrupada TIPO C

PLANTA ALTA_



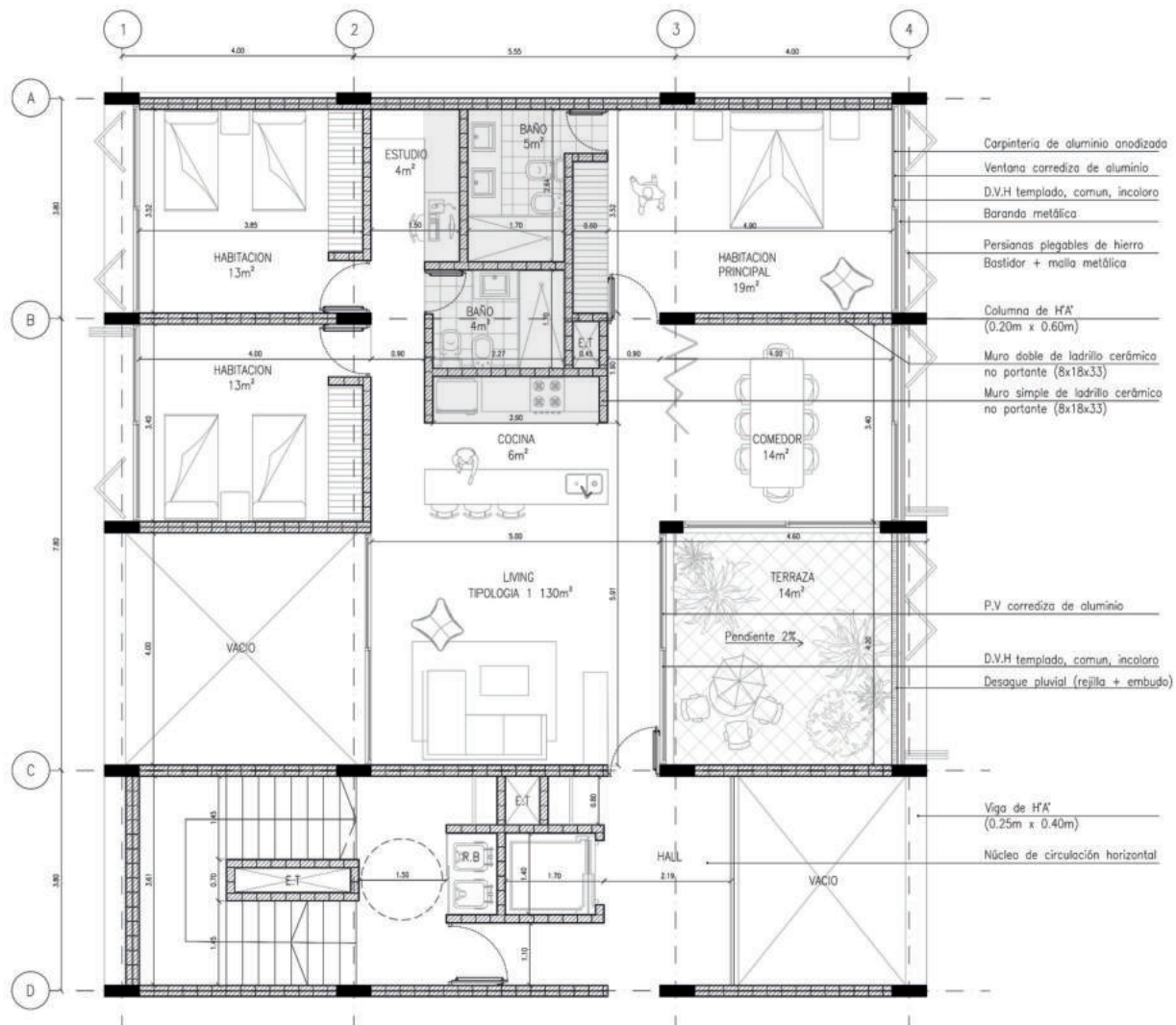
PLANTA
DE TECHOS_





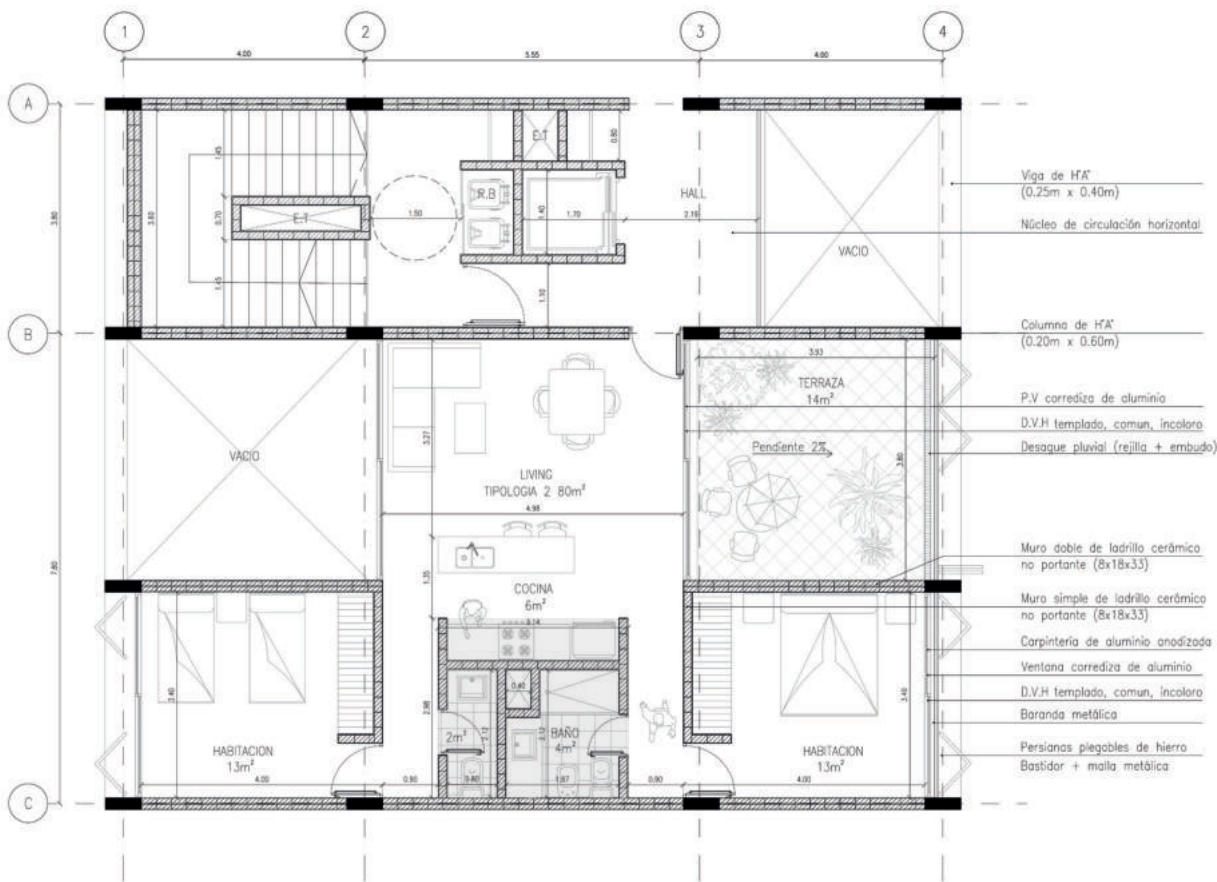
08. zoom.

ZONAL TIPOLOGÍA 1_



Vivienda colectiva TIPO A-B

ZONAL TIPOLOGÍA 2_



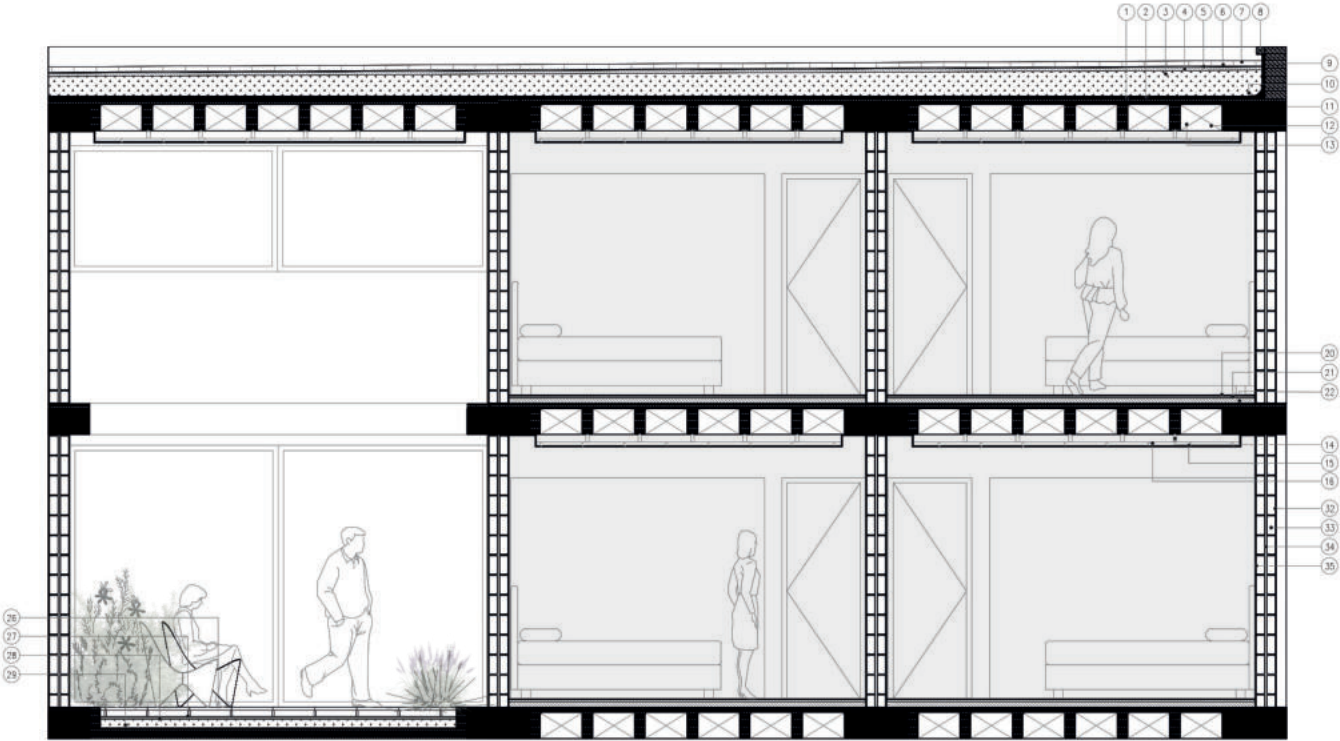
Vivienda colectiva TIPO A-B

FACHADA_

Vivienda colectiva TIPO A-B

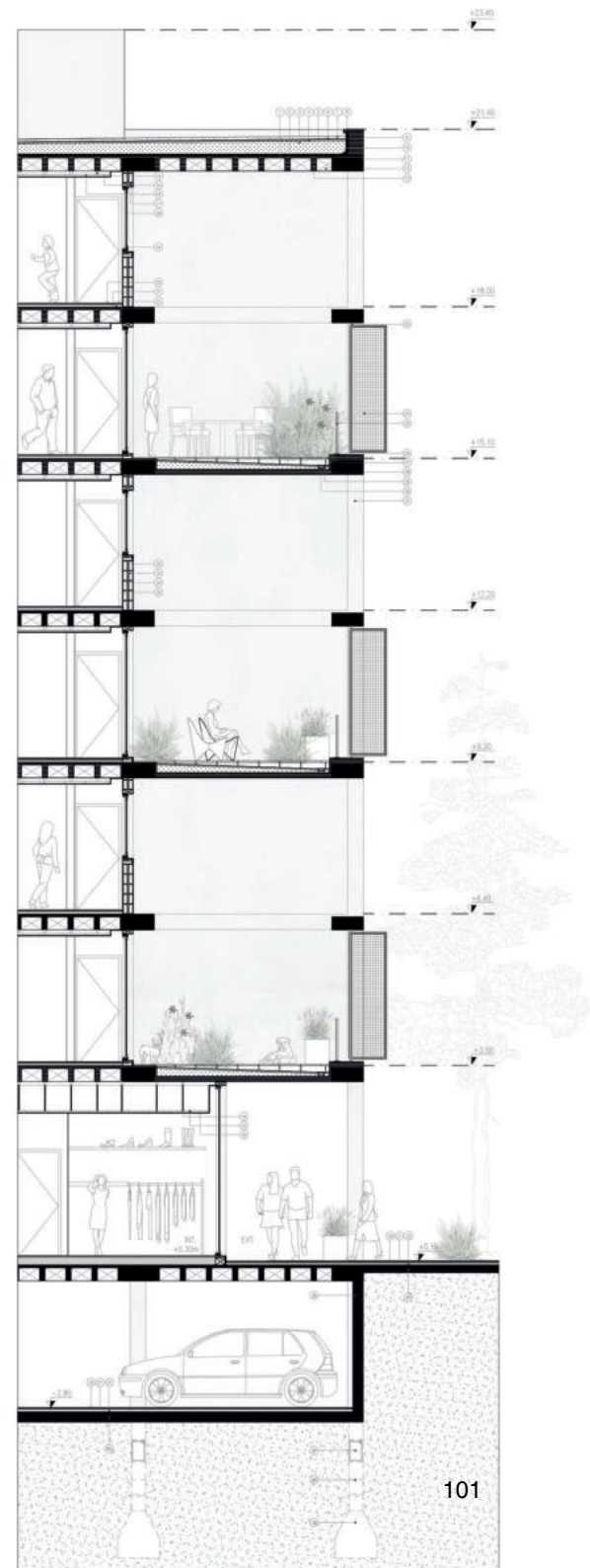


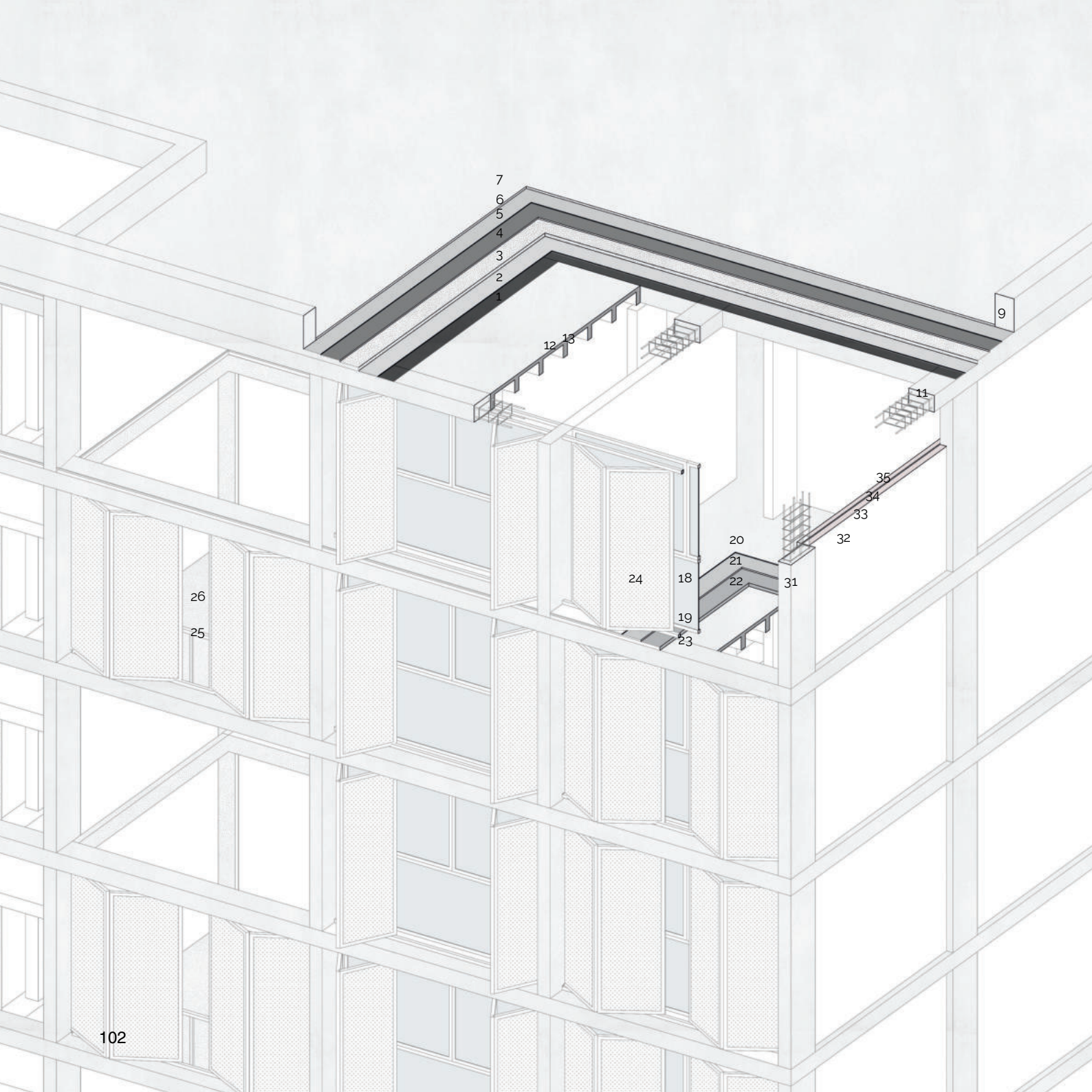
CORTE
TIPOLOGÍA_



Vivienda colectiva TIPO A-B

1. Barrera de vapor (pintura asfáltica)
2. Aislación térmica (polietileno extruido)
3. Carga de pendiente de H° Aliviado
4. Carpeta de nivelación 1:3 (Cemento-Arena Gruesa)
5. Aislación hidrófuga: membrana asfáltica
6. Mortero de asiento (1/2:1:3)
7. Bovedilla sobre mortero de asiento
8. Goterón/ corta gota
9. Parapeto de H° A°
10. Garganta de mortero (1/2:1:3)
11. Viga de H° A°
12. Losa nervurada: casetones recuperables
13. Nervios 10 cm
14. Estructura cielorraso: viga maestra (montante)
15. Vela rígida (solera)
16. Cielorraso de placas de yeso tipo superboard (6mm)
17. Dintel de aluminio
18. Vidrio DVH: templado, común e incoloro
19. Carpintería de aluminio anodizada
20. Pisos cerámicos tipo porcelanato (1.2m x 0.60m)
21. Mortero de asiento 1:3
22. Carpeta de nivelación 1:3 3cm
23. Riel (protección solar)
24. Protección solar: Parasol (bastidor metálico blanco + malla metálica)
25. Baranda metálica
26. Deck de hormigón
27. Membrana geotextil
28. Carpeta de nivelación 1:3
29. Hormigón de pendiente
30. Desagüe pluvial (embudo + rejilla)
31. Columna de H° A°
32. Revoque exterior
33. Ladrillo cerámico no portante (8x18x33)
34. Aislación térmica
35. Revoque interior
36. Muro de contención H° A°
37. Viga riostra s/ cálculo
38. Fundación s/ cálculo
39. Cabezal s/ cálculo
40. Suelo compactado mecánicamente





NATURALEZA Y ARTIFICIO_

El ejercicio propone detenerse en esa frontera difusa donde la naturaleza y el artificio dejan de ser opuestos para convertirse en partes de un mismo sistema. Al trabajar el esquicio, aparece una pregunta central: ¿hasta qué punto la arquitectura puede intervenir sin silenciar lo que ya existe? La naturaleza, con su lógica propia, su tiempo y su forma de ocupar el espacio, se presenta como un ente vivo que no necesita ser imitado, sino comprendido. El artificio, en cambio, surge como la voluntad humana de ordenar, transformar y dar sentido.

En este diálogo, ninguno prevalece, ambos se modifican mutuamente. La intervención arquitectónica se reconoce como una huella, un gesto que no busca dominar el entorno, sino convivir con él. El artificio se vuelve poroso, permeable, permitiendo que la luz, el aire, el sonido y la vegetación lo atraviesen. La naturaleza, por su parte, no es un telón de fondo, es un límite activo que condiciona, orienta y enriquece la propuesta.

Lo interesante del esquicio no es resolver una forma cerrada, sino evidenciar esa tensión productiva. Comprender que la arquitectura puede ser un mediador sensible, capaz de construir espacios donde la presencia del entorno se potencia a través de la mano humana. En ese equilibrio inestable, entre lo que crece y lo que se construye, se abre la posibilidad de imaginar una nueva manera de habitar, en la que el artificio no reemplace a la naturaleza, sino que la celebre, la enmarque y aprenda de ella.

El esquicio muestra que la verdadera integración no está en imitar la naturaleza, sino en establecer un diálogo donde cada gesto arquitectónico permita que lo natural se exprese con mayor intensidad. Allí, entre el follaje y el recorte del cielo, aparece la posibilidad

de un habitar más consciente.

Los balcones de doble altura funcionan como el principal mecanismo para incorporar la naturaleza dentro del habitar cotidiano en altura. No se trata solo de un recurso formal, sino de un dispositivo espacial que permite que la experiencia del paisaje sea profunda, envolvente y multilateral.

Por un lado, la doble altura genera una relación horizontal con las copas de los árboles, SE puede mirar de frente el follaje, como si el balcón se insertara directamente en la masa vegetal. Esta continuidad visual hace que el límite entre interior y exterior sea menos rígido, el verde, la textura de las hojas y la luz filtrada ingresan sin obstáculos.

Pero la verdadera potencia del recurso aparece en la relación vertical. La altura extra del balcón no solo amplifica la percepción de aire y apertura, sino que permite generar un recorte intencional del cielo. Al mirar hacia arriba desde el interior del departamento o desde el mismo balcón, el usuario se encuentra con un marco arquitectónico que direcciona la vista y crea un momento de contemplación. La naturaleza ya no se vive únicamente como paisaje lateral, sino también como atmósfera: cielo, luz, sombra, viento.

Este gesto transforma al balcón en un espacio intermedio, un umbral donde lo natural y lo construido se mezclan. La arquitectura no busca imitar el árbol, sino ofrecer un soporte para que la presencia del entorno se experimente con mayor intensidad. La doble altura permite que los árboles ingresen visualmente al interior y, al mismo tiempo, que el cielo se convierta en parte del espacio doméstico. Así, la naturaleza no queda relegada al exterior, sino que penetra en la vida diaria del edificio de manera controlada, sensible y continua.









9. agradeci mientos.

Quiero agradecer profundamente a mis jefes de trabajos prácticos que me acompañaron a lo largo de mi tesis. Gracias por el seguimiento tan profesional que le dieron a mi proyecto, por su apoyo constante y por las sugerencias que me ayudaron a mejorar.

Gracias, **José Santillán** por tu pasión y por la profundidad de tus teóricos, siempre tan inspiradores. Cada clase fue una invitación a pensar más allá, a cuestionar, a buscar sentido y compromiso en nuestras decisiones proyectuales. Gracias por transmitirnos una mirada sensible y humana sobre la arquitectura, que sin duda nos acompaña en este cierre de carrera.

Gracias, **Tomás De Grave**, por acompañarnos a mis compañeras y a mí durante el primer semestre de la tesis. Un gran profesor, con mucha paciencia y dedicación. Ante cualquier duda, siempre respondiste y nos enseñaste a mejorar en cada clase.

Gracias, **Tebi Barreras**, por acompañarme en esta última etapa de la carrera. Valoro enormemente tu apoyo constante, tu dedicación y el cariño con el que nos guiabas en cada clase. Gracias por tu paciencia en los momentos de frustración, de bloqueo y de dudas, siempre supiste estar presente y acompañarnos con calma y claridad. Tu presencia hizo que este proceso fuera mucho más llevadero y significativo.

Gracias a los **ayudantes de cátedra**, quienes siempre estuvieron presentes ante cada duda y nos acompañaron con claridad y compromiso en cada clase.

Gracias a la **facultad**, por brindar un espacio que impulsa el crecimiento académico y profesional,

y por estar siempre al servicio de los estudiantes. Y gracias a todos los profesores que hicieron posible mi formación, por su dedicación diaria, por compartir su experiencia y por enseñarme, con cada aporte, a amar aún más la arquitectura.

Quiero también hacer una mención especial a todas las personas que me acompañaron desde el primer día, con su amor, su paciencia y su apoyo incondicional. Sin ellos, este camino no habría sido el mismo.

A mi **mamá**, gracias por sostenerme en cada paso de este camino. En los momentos de mayor incertidumbre, siempre estuvo ahí con la palabra justa, con la calma que yo necesitaba y con esa fuerza que solo una madre puede dar. Su dedicación, su apoyo diario y su manera de acompañarme hicieron posible que nunca bajara los brazos. Todo lo que logré está atravesado por su presencia y por eso voy a estar agradecida toda la vida.

A mi **papá**, gracias por su respaldo constante, por confiar en mí incluso cuando yo dudaba y por enseñarme, con su ejemplo, la importancia del esfuerzo, la responsabilidad y la perseverancia. Su apoyo silencioso pero firme fue un pilar fundamental durante toda esta carrera. Tu presencia me dio la tranquilidad que necesitaba para seguir adelante.

A mis **amigos** que me dejó facultad, gracias por acompañarme en este camino, con tanto cariño y complicidad. Gracias por las tardes eternas en la facu, por las entregas que parecían imposibles, por las charlas que nos devolvían la calma y por esos momentos que, sin darnos cuenta, se volvieron gigantes e imborrables. Gracias por sostenerme en días difíciles y por hacer más inolvidables los días felices. Crecimos juntos, y lo que construimos en

estos años va a quedarse conmigo para siempre. Ustedes hicieron que esta etapa sea mucho más que una carrera, la volvieron mi hogar.

A mis **abuelos**, Pancho y Marta, gracias por emocionarse conmigo en cada paso y por alentarme siempre como si fueran los primeros en ver mi esfuerzo y mis logros. Su orgullo, sus palabras llenas de cariño y esa sensibilidad tan propia fueron un impulso constante durante toda la carrera. Gracias por hacerme sentir capaz, por celebrar cada pequeño avance y por acompañarme con un amor que voy a llevar conmigo para siempre, son de lo mas importante que tengo.

Mención especial a mi grupo de trabajo y a mis amigas de toda la vida, **Catalina Lozada y Catalina Ramos Panzeri**, gracias por haber estado conmigo desde el primer día. Con ustedes hice toda la carrera, y haberla recorrido juntas es uno de los regalos más grandes que me llevo de esta etapa. Compartimos absolutamente todo, los comienzos llenos de dudas, las entregas eternas, los nervios, las alegrías, los tropiezos y los pequeños triunfos que solo nosotras sabemos lo que significaron. Gracias por su amistad sincera, por la paciencia, por las risas que siempre llegaron en el momento justo y por sostenerme incluso cuando yo no podía más. Crecimos juntas, nos acompañamos paso a paso, y sé que este lazo que construimos en todos estos años va a acompañarnos para toda la vida. Nada de este recorrido hubiera tenido el mismo sentido sin ustedes. Las amo con mi vida entera.

Hoy, miro hacia atrás y entiendo que este camino no lo recorrí sola. Cada persona que estuvo a mi lado, dejó algo en mí que me permitió llegar hasta este momento.

Esta tesis no es solo un cierre académico, sino que es el resultado de años de aprendizajes, desafíos, dudas, descubrimientos y, sobre todo, vínculos que me transformaron.

Gracias a todos los que me acompañaron con paciencia, con amor, con palabras de aliento, con pequeños gestos que hicieron la diferencia.

Cierro esta etapa con el corazón lleno de gratitud, sabiendo que cada paso que di estuvo sostenido por quienes creyeron en mí incluso cuando yo no podía.

Este es un final sí, pero también el comienzo de todo lo que sigue. Y me emociona saber que llevo conmigo todo lo que aprendí, y a cada uno de ustedes, en lo más profundo.

Los quiere con el corazón,
Candelaria.

2