REAL ACADEMIA
DE
CÓRDOBA

COLECCIÓN
T. RAMÍREZ
DE ARELLANO

IX

LOS BARRIOS EN LA HISTORIA DE CÓRDOBA (3)

ASUMIR EL PASADO, PENSAR EL FUTURO, CONSTRUIR LA CIUDAD DE MAÑANA

BARTOLOMÉ VALLE BUENESTADO
COORDINADOR

BARTOLOMÉ VALLE BUENESTADO
COORDINADOR

LOS BARRIOS EN LA HISTORIA DE CÓRDOBA (3)



ASUMIR EL PASADO, PENSAR EL FUTURO, CONSTRUIR LA CIUDAD DE MAÑANA

REAL ACADEMIA
DE CIENCIAS, BELLAS LETRAS Y NOBLES ARTES DE
CÓRDOBA

2020

BARTOLOMÉ VALLE BUENESTADO
Coordinador

LOS BARRIOS DE CÓRDOBA EN LA HISTORIA DE LA CIUDAD

ASUMIR EL PASADO, PENSAR EL FUTURO, CONSTRUIR LA CIUDAD DE MAÑANA

REAL ACADEMIA
DE CIENCIAS, BELLAS LETRAS Y NOBLES ARTES DE
CÓRDOBA

2020

LOS BARRIOS DE CÓRDOBA EN LA HISTORIA DE LA CIUDAD
Coordinador general: José Manuel Escobar Camacho

ASUMIR EL PASADO, PENSAR EL FUTURO,
CONSTRUIR LA CIUDAD DE MAÑANA
Coordinador: Bartolomé Valle Buenestado

(Colección *T. Ramírez de Arellano IX*)

© Portada: Glorieta de la intersección Chinales-Carlos III con carretera de Almadén

© De esta edición: Real Academia de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes de Córdoba

ISBN: 978-84-123535-0-1

Impreso en Litopress. Edicioneslitopress.com. Córdoba

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopias, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito del Servicio de Publicaciones de la Real Academia de Córdoba.

COLECCIÓN

T. RAMÍREZ DE ARELLANO

IX

LOS BARRIOS DE CÓRDOBA
EN LA HISTORIA DE LA CIUDAD

ASUMIR EL PASADO, PENSAR EL FUTURO, CONSTRUIR LA CIUDAD DE MAÑANA

ÍNDICE

José COSANO MOYANO
Presentación 11

Bartolomé VALLE BUENESTADO
Prólogo 15

Bartolomé VALLE BUENESTADO
El crecimiento urbano y la expansión periférica de la
ciudad a partir de la segunda mitad del siglo XX 21

Luis VALDELOMAR ESCRIBANO
Córdoba y sus barrios hacia el futuro:
el actual planteamiento urbano 65

José Manuel ESCOBAR CAMACHO
El casco histórico: una ciudad de barrios
antiguos dentro de una ciudad moderna 101

Víctor FERNÁNDEZ SALINAS
La declaración de la Unesco como Patrimonio Mundial:
Valores y retos. Una mirada desde la perspectiva cordobesa 157

José Javier RODRÍGUEZ ALCAIDE
De barrios a distritos: la difícil articulación
de la ciudad moderna 185

José Manuel CUENCA MUÑOZ
El proceso suburbano en Córdoba 201

Juan A. GARCÍA MOLINA
Nuevos barrios, nuevas sociedad, nuevas periferias urbanas 269

Jesús M. MARTÍNEZ PÉREZ
Córdoba ciudad con historia, territorio con futuro:
las infraestructuras en la conformación de un modelo
territorial para el futuro de Córdoba 303

Luis CONDE GALDÓ
Córdoba y sus barrios hacia el futuro:
una ciudad inteligente, un proyecto colectivo..... 347

PRESENTACIÓN

Terminada la Segunda Guerra Mundial se inicia la conversión de una economía de guerra a otra de paz. Esta etapa de tránsito fue realizada con una cierta rapidez. Tan fue así, que la intensificación de la capacidad productiva en los países beligerantes -bien ostensible gracias a la reactivación de sus propios recursos además de la ingente inyección de dólares que Estados Unidos les suministró a través del Plan Marshall- sirvió para reconstruir las zonas destruidas, potenciar la industria base, eliminar las barreras comerciales, frenar la extensión de la ideología comunista y configurar las ciudades y su fisonomía tal como hoy las conocemos al erigirse como nucleadoras de la actividad económica, tras la sangría demográfica rural.

Éxodo rural y expansión de la industria, con desigual impacto, modifican la concepción urbanística de la ciudad ante la necesidad de ampliar sus espacios. Y los cambios se harán bien visibles con ocasión de la masificación producida en las ciudades ante el incremento del chabolismo, la necesidad de nuevas redes para el transporte público y privado, la basculación del tránsito de mercancías del ferrocarril a la carretera, la descentralización de la industria a las áreas periurbanas y la progresiva aparición del sector terciario.

La respuesta vendría de la disponibilidad de recursos económicos y de las innovaciones tecnológicas, que estimulan e incrementan la producción y la demanda de espacio a la ciudad, surgiendo los polígonos industriales y los nuevos barrios. En todo caso no podemos olvidar que en los últimos años el concepto de barrio ha penetrado profundamente en la teoría social[1].

De ahí que se entrelacen […] variables de la *sociología* (los mapas barriales, el mundo del peatón, el barrio de las encuestas de "satisfacción", la idealización del "buen vecino" y el tratamiento de los barrios-problema); de la *política* (el barrio como supervivencia retrógrada, la subeconomía de barrio, el barrio como resistencia, las disyuntivas sobre el poder barrial y los movimientos sociales); de la *planificación* y *el diseño urbano* y *de la dimensión cultural*, con el foco en la etnicidad ba-

[1] GRAVANO, Ariel, *El barrio en la teoría social*. Buenos Aires, 2005, 200 pp.

rrial, las culturas, los procesos de rehabilitación, los conflictos y una búsqueda de la significación profunda de lo barrial […].

Este libro, que pone el cierre a *los barrios en la historia de la ciudad*, lleva como ampliación un subtítulo realmente sugerente, expresivo y concerniente al desarrollo de nuestra ciudad porque nos invita a asumir nuestro pasado y reflexionar anticipadamente cómo desarrollar y construir la Córdoba del futuro. Su contenido está en consonancia con la serie de ponencias, que fueron impartidas por cualificados especialistas, entre los meses de febrero y marzo de 2020 en el Salón de actos de Cajasur, con el patrocinio de esta entidad.

En estas, un amplio auditorio pudo adentrarse en el conocimiento de las partes y ser de nuestra ciudad -parroquias, barrios y urbanizaciones-, conocer su planeamiento urbano actual, ampliar sus saberes sobre la evolución de los antiguos barrios, los ensanches más actuales y nuevas periferias urbanas. De igual manera, comprender los barrios y su difícil articulación en distritos, valorar los retos dada su condición de ciudad patrimonial de la Humanidad, la complejidad y perspectivas integradoras de parcelas y urbanizaciones. Asimismo, percatarse de sus estrategias territoriales e infraestructuras necesarias, así como su configuración en ciudad inteligente, sin que la ciudad, antigua y actual, se configure en espacios disarmónicos y afuncionales.

Complemento de todas estas ponencias fueron la mesa redonda celebrada sobre nuestro Casco Histórico, además de las cuatro visitas guiadas y realizadas.

Finalmente queremos testimoniar nuestro agradecimiento a su coordinador y a todos los especialistas participantes como académicos, investigadores, geógrafos, arquitectos, ingenieros, economistas, directivos municipales y autonómicos, y profesorado universitario y de secundaria por la excelente exposición de sus respectivas ponencias y la diligencia y esfuerzo al pasar su contenido a la inmaculada albura de los folios y quedar agrupados en el título que refleja su portada.

Resta, por último, agradecer a la Fundación de Cajasur por su incondicional apoyo para que los barrios en la historia de Córdoba, conformada por tres volúmenes, pudieran ser editados.

José Cosano Moyano

Presidente
de la Real Academia de Córdoba

PRÓLOGO

El presente libro se enmarca en el proyecto de la Real Academia denominado *Los Barrios de Córdoba en la Historia de la Ciudad*, desarrollado en los años precedentes mediante tres ciclos de conferencias y materializado en la publicación de tres libros, incluido éste que ahora ve la luz.

Se trata de un proyecto realizado en colaboración con la Fundación Cajasur, que en conjunto supone un estudio diacrónico de la ciudad de Córdoba a través de los barrios -entendidos como piezas urbanas, unidades morfológicas, comunidades de vecinos o bajo cualquiera otra de las numerosas acepciones que tiene el término o le han conferido la historia y el tiempo- que han sido el principal elemento de referencia o de análisis para componer la obra. Ésta se ha concebido desde las coordenadas epistemológicas de los estudios históricos -con una riquísima pluralidad de miradas y perspectivas- y ha dado como resultado unos volúmenes de historia urbana, con claras referencias al espacio urbano de cada época como espacio vivido en cada momento. Muy pocas ciudades españolas cuentan con un acervo equiparable y, en consecuencia, la obra será en adelante, claramente, un referente científico generado desde las Humanidades.

El presente tomo se incardina, como queda dicho, en el contexto general del Proyecto Académico, pero se individualiza por su referencia a Córdoba desde una rigurosa contemporaneidad. Se refiere a las transformaciones urbanas operadas en la ciudad de Córdoba desde mediados del siglo XX. Con relación a los precedentes supone un deslizamiento científico desde la historia a la geografía urbana, adoptando un enfoque multiescalar que abarca el barrio, la ciudad entera y el territorio en el que se asienta.

El ciclo de conferencias se celebró en los meses de Febrero y Marzo de 2020. Constó de nueve conferencias, una mesa redonda y cuatro recorridos urbanos explicativos de la temática, coincidente el último con el día previo a la súbita irrupción de la pandemia de Covid-19. Se desarrolló dentro de la temática genérica bajo el título específico de *Asumir el pasado, Pensar el futuro, Construir la ciudad de mañana*, enunciado con

una intención bien denotativa en cada una de sus parte de valorar la historia en la construcción de la ciudad, que ha aportado un espectacular casco histórico a integrar como patrimonio y como espacio urbano, de la necesidad de pensar -anclada en los pilares de la geografía voluntaria- en una ciudad confortable, a escala de vida y bienestar humanos y sostenible, y, por supuesto, construir una ciudad para el mañana, conscientes de la perdurabilidad de lo ejecutado y sobre las premisas de la inteligencia y el proyecto colectivo.

El libro recoge el texto de aquellas conferencias, bien en su tenor literal, es decir, como transcripción del documento oral que fueron, o reconfiguradas hacia un texto literario en forma de artículo o capítulo al uso académico. Se presentan en el orden cronológico de exposición, sin secuenciación temática o de contenido, pues si bien componen un todo compacto y coherente, cada una de las aportaciones tiene entidad propia e independencia como texto por sí misma.

No obstante, a título orientativo sí podemos indicar que el contenido del libro y los artículos que lo componen se enmarcan en tres grandes bloques. El primero se refiere a la expansión urbana de la ciudad de Córdoba desde mediados del siglo pasado, al planeamiento urbanístico bajo el cual se operó, al surgimiento de nuevos barrios y a la transformación del propio concepto de barrio. En otro bloque incluimos los trabajos relativos al significado y vigencia de los barrios históricos hoy y al enorme valor patrimonial que representan. Por último, y en tercer lugar, anotamos el bloque que trata el fenómeno suburbano, el engarce territorial de la ciudad y las necesidades y exigencias que el futuro está demandando ya a la ciudad.

El punto de partida es la asunción de la ciudad histórica como pieza urbana, como elemento funcional de la ciudad y como principal referente identitario. Seguido de ello, el principal argumento de la obra es la enorme expansión urbana experimentada por la ciudad en los últimos setenta años. Hasta tal punto que Córdoba hoy es una ciudad nueva, con dos partes claramente diferenciadas: el casco histórico y la ciudad envolvente, periférica y considerablemente más extensa que el antiguo recinto amurallado.

El crecimiento del casco urbano -justificado por las necesidades cuantitativas y cualitativas de vivienda- estuvo regulado por el Plan de Ordenación Urbana de 1958, que pese a sus buenos propósitos no alcanzó los resultados proyectados, sin duda desbordado por la dinámica de los tiem-

pos y por su reiterado incumplimiento. El grueso de la expansión cordobesa se produjo a partir de los años ochenta y estuvo conducido por los Planes de 1986 y 2001, con las intenciones respectivas de recomponer la ciudad heredada y de proseguir el desarrollo alcanzado. Ello se ha conseguido hasta el punto de que Córdoba es, como decimos, una ciudad nueva, irreconocible salvo por los invariantes urbanos del casco histórico, concebida sobre los supuestos ideológicos y urbanísticos de cada momento y en la cual se ha dado gran cabida a la construcción de la ciudad como proyecto urbano y como recurso económico.

Condición *sine qua non* para las transformaciones antedichas fue el soterramiento del ferrocarril y construcción de la nueva estación, hecho que puede entenderse como la pieza clave del urbanismo subsiguiente, logro histórico y principal componente de la nueva faz de la ciudad. Los logros son evidentes y en conjunto la ciudad de Córdoba puede decirse que ha alcanzado unos niveles de calidad de vida urbana, bienestar y de desarrollo urbano -con gran atención a las viviendas de protección oficial- zonas verdes y equipamientos superiores al promedio de las ciudades españolas, con una provisión de suelo urbano más que suficiente para atender las necesidades futuras a medio plazo.

La ciudad resultante es un conjunto morfológico que el futuro reconocerá fisonómicamente por sus tres grandes unidades constituyentes: el recinto cerrado del casco histórico, la expansión adyacente al mismo, correspondiente de la segunda mitad del siglo XX, y la periferia externa -singularmente los cuadrantes noroccidental y de Poniente- resultante de la ejecución del Plan de 2001, porción que responde al concepto de "ciudad abierta" hacia su entorno y territorio y portadora de nuevas centralidades.

Lástima que aún resten carencias en infraestructuras, definición del modelo territorial y que sobre la ciudad pese la sombra de un área suburbana de parcelas y edificaciones fuera de ordenanza, y de un casco histórico en declive y cada vez pieza más segregada del resto de la ciudad, amén de otras cuestiones que pueden encarecer la gestión futura y comprometer la sostenibilidad de nuestro modelo urbano.

En las páginas que siguen, conforme se concreta en el *Índice*, se da cuenta detallada de lo esbozado en este *Prólogo*. Deseamos que el libro sea útil a la sociedad y grato a quienes lo lean, que satisfaga su curiosidad intelectual y les reciente su condición de actores en la ciudad y moradores de un espacio habitado y vivido.

Finalmente hemos de agradecer a la Real Academia la iniciativa de celebrar las *III Jornadas sobre los Barrios en la Historia de la Ciudad* y a Cajasur el patrocinio; al numeroso público que asistió a las conferencias y excursiones su concurrencia, y a los conferenciantes de ayer, autores de hoy, sus valiosas aportaciones, fruto del quehacer profesional y de su generosidad intelectual. Somos conscientes del valor de sus enseñanzas a escala individual y colectiva y en sus dimensiones intelectual y aplicada, y reafirmamos que lo aprendido a partir de ellas será aliciente para proseguir los estudios e investigaciones sobre urbanismo, Historia y Geografía urbana de Córdoba, tan convenientes como necesarios.

Bartolomé Valle Buenestado

Coordinador

EL CRECIMIENTO URBANO Y LA EXPANSIÓN PERIFÉRICA DE LA CIUDAD A PARTIR DE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XX

BARTOLOMÉ VALLE BUENESTADO
Académico Correspondiente
Catedrático de la Universidad de Córdoba

A la memoria de Martín Torres Márquez,
antiguo alumno y compañero en el Departamento de Geografía,
quien nos dejó en plena sazón

1. INTRODUCCIÓN

Si quisiéramos resumir al máximo y expresar en el mínimo de palabras la historia urbana de Córdoba diríamos que se reduce a dos etapas: hasta mediados del siglo XX y desde entonces hasta la actualidad.

En la primera se fue configurando uno de los cascos urbanos más significativos y espectaculares del mundo a partir del diálogo de las sucesivas poblaciones con el territorio. La extensión del casco histórico, la antigüedad y continuidad del poblamiento, la permanencia de los elementos estructurales del urbanismo, el grado de conservación, la pureza de elementos constructivos y urbanos, la representatividad y significado cultural de cada uno de ellos, etc., etc., reafirman lo antedicho y comprimen a la ciudad de Córdoba en un manual de Geografía e Historia Urbana, cuyas páginas se abren en todo tiempo y dirección, ofreciendo la posibilidad de una lectura culta del pasado y una percepción comprometida con el futuro.

La segunda etapa, que cronológica y urbanísticamente abarca solamente la vida y obra de poco más de dos generaciones de habitantes, ha configurado una corona circular en torno a su casco histórico de una extensión considerablemente superior a la inscrita en el recinto amurallado, que envuelve a la ciudad antigua, al tiempo y a la historia.

El casco antiguo constituyó hasta bien entrado el siglo XX la ciudad de Córdoba por antonomasia. Poco después comenzó a desparramarse hacia el exterior por los portillos de sus recién demolidas murallas. La ciudad nueva se proyectó sobre su ruedo ocupando los espacios rurales adyacentes, en los que se gestaron y construyeron barrios, polígonos y áreas residenciales de modo, por lo general, yuxtapuesto y poco integrado.

La ciudad nueva, surgida de la expansión periférica a partir del casco, pese a sus radicales diferencias con la antigua -como no podía ser de otra manera- es tributaria de ella. Y ciudad nueva y ciudad antigua, en definitiva, Córdoba, sigue siendo fiel a una constante histórica de base geográfica: su situación en un territorio que decidió su emplazamiento en época romana y que hoy se mantienen como una renta de posición en torno a la cual se está madurando un urbanismo concordante con el valor de pieza en el territorio, de elemento en el sistema urbano moderno en el que debe integrase con los valores que han justificado su permanencia histórica.

2. LOS ANTECEDENTES: NECESIDADES DE VIVIENDA Y EXPANSIÓN A EXTRAMUROS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

Desde 1900 hasta el presente la población de Córdoba ha aumentado considerablemente, como ha sucedido en la mayoría de las ciudades españolas. Ello justifica aunque no suficientemente, el extraordinario crecimiento de la superficie construida y el aumento del número de viviendas en nuestra ciudad.

Al comenzar el siglo XX Córdoba tenía 58.275 habitantes; en el año 2019 superaba los 325.000. El crecimiento ha sido muy grande, aunque no se ha operado a ritmo regular y homogéneo, sino de modo discontinuo y en etapas de diferente intensidad. En cifras absolutas las máximas ganancias de población corresponden a la segunda mitad del período, pero en términos relativos los mayores porcentajes de crecimiento corresponden al periodo 1900-1960, en el cual se triplicó la población residente en la capital. Y dentro de este intervalo de tiempo -salvando el vertiginoso de la década 1930-40 que está justificado por la sobreestimación del censo de 1940 para disimular los efectos demográficos de la guerra civil- el periodo de mayor intensidad de crecimiento fue el comprendido entre 1930 y 1960.

Las causas o factores justificativos fueron diferentes en cada momento, aunque siempre tuvieron que ver con la dinámica propia y con la atracción de la capital sobre su entorno provincial. El crecimiento de los primeros lustros es imputable a causas relativas al crecimiento natural o vegetativo, relativas a la transición o cambio de fase del modelo

demográfico, a la erradicación de la sobremortalidad que padeció Córdoba durante tanto tiempo, a la superpoblación y crisis agraria de determinadas comarcas, etc, así como a la atracción que suscitaba la ciudad de Córdoba al ser la capital y centro de mayor implantación comercial, industrial y de servicios de la provincia, canalizando hacia sí los flujos migratorios.

FECHA	POBLACIÓN
1900	**58.275**
1910	**66.831**
1920	**73.710**
1930	**103.106**
1940	**143.296**
1950	**165.403**
1956	**185.562**
1960	**198.148**
1970	**235.632**
1981	**284.737**
1991	**302.154**
1996	**306.249**
2001	**314.034**
2006	**322.867**
2011	**328.659**
2016	**326.609**
2019	**325.708**

A partir de la guerra civil las elevadas tasas de crecimiento natural de la ciudad y el éxodo rural del entorno provincial explican suficientemente el alza demográfica. Ésta, unida a la insuficiencia y a las graves carencias acrecentó el grave problema de la vivienda en Córdoba.

Hacia 1930, tal y como nos ilustra la imagen extraída del Mapa Topográfico Nacional 1/50.000 del año 1933, apreciamos que el casco urbano de Córdoba era casi coincidente con el casco histórico, excluido el "ensanche" entre Ronda de los Tejares y Avenida de América. En el mismo documento cartográfico cabe reparar en una serie de hechos cualitativos de gran transcendencia posterior, tales como el trazado de las vías de salida y acceso a la ciudad o la implantación de lugares que serían referentes y puntos de anclaje de las células urbanas que empezaban a formarse hacia 1920, incluso un poco antes; e igualmente los aprovechamientos agrarios de los ruedos oriental y occidental de la ciudad, que quizás puedan ayudar a comprender las diferencias de la expansión urbana posterior en uno y otro ámbito geográfico.

Efectivamente, a principios del siglo XX, a partir de los hitos que supusieron el inicio de la apertura del segundo tramo de Gran Capitán en 1904, la demolición de la Puerta de Osario y el acondicionamiento

de los jardines de La Merced, en 1905, comienza lo que podríamos denominar la expansión real de la ciudad a extramuros, iniciándose el proceso de ocupación urbana de la periferia rural mediante instalaciones o asentamientos contiguos al casco o diseminados en su entorno inmediato. Al cabo del tiempo el resultado sería la espectacular ampliación urbana operada desde mediados del siglo XX hasta nuestros días.

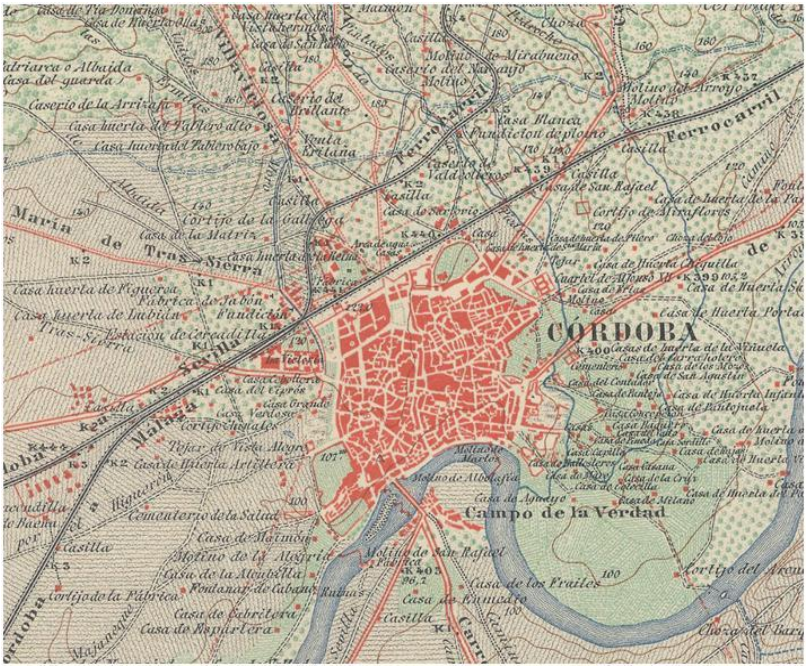


Fig. 1.- Reproducción parcial de la hoja 923 del Mapa Topográfico Nacional. Año 1933

En este sentido sirvieron como puntos de referencia o pilotes de la protourbanización periurbana las instalaciones y establecimientos industriales, las dependencias e infraestructuras ferroviarias –actuando indistintamente como puntos de atracción o de repulsión- , los cuarteles militares (Cuartel de La Reina, luego Lepanto, en 1883; de la Victoria y de San Rafael -Artillería-, 1905) y la vasta red de caminos rurales que marcaba itinerarios y fijaba la ubicación de pagos, las huertas que ocupaban un bien definido y funcional ruedo de la ciudad, etc, amén de otros lugares y parajes de la periferia que en los nomencláto-

res venían figurando como núcleos o entidades de población segregados del casco urbano pero dependientes de él[1].

A partir de los focos fabriles que se habían fijado en las cercanías de las estaciones y del ferrocarril ya había surgido a finales del siglo XIX el enclave de Las Margaritas, el barrio que tomó el nombre de la fábrica colindante. En los años veinte, y sin duda por efecto de la inercia subsiguiente al establecimiento de industrias tan importantes como la Electromecánicas o la coyuntura derivada de la Gran Guerra, aumentó la necesidad de viviendas, que se fue remediando precariamente, en la mayoría de los casos con construcciones espontáneas, ajenas a cualquier orden o planificación. Se realizaron numerosas parcelaciones, siempre conducidas por la iniciativa particular y ajustadas a la conveniencia y oportunidad de los propietarios de los terrenos. Testimonio de ello fueron "por ejemplo, las parcelaciones entre 1925 y 1931 de: Huerta de Cercadilla, Huerta de la Reina, Olivos Borrachos, La Fuensantilla, San José, Cerro de la Golondrina, Huerta Camila, Huerta Grande, Huerta Cardosa, Huerta María Luisa, Huerta María del Pilar, Huerta de la Golondrina, Huerta del Naranjo, Haza del Demonio y Haza del Obispo"[2].

Sincrónicamente, aunque respondiendo a planteamientos y motivaciones diferentes, se construyeron la primera fase del barrio de La Electromecánica y las tres barriadas promovidas por la *Asociación La Solariega* en San Cayetano, Puerta de Plasencia y Cuesta de la Pólvora, que estuvieron auspiciadas por el obispo Pérez Muñoz, en cuyo recuerdo aún hay quien -todavía hoy- las sigue nombrando "*casas del obispo*" y de las cuales quedan en pie algunos ejemplos.

Todo lo construido en este primer salto a extramuros servirá de referente, de marca en el territorio y conductor de la expansión urbana posterior, incluso a largo plazo. Las condiciones antedichas y el carácter diseminado de estas moléculas de ciudad, auténticos enjambres urbanos, esbozaron un tejido urbano discontinuo, un crecimiento de la ciudad en racimos que marcaría los tiempos futuros y sería una gran hipoteca para la articulación a escala de ciudad de los barrios resultantes.

[1] Para esta y las restantes referencias al ruedo huertano de la ciudad de Córdoba, Vid. TORRES MÁRQUEZ, M.: "Los ruedos…", citado en la Bibliografía.
[2] GARCÍA VERDUFO, F. R.: "La expansión…", p. 266.

Una notabilísima excepción a lo antedicho la constituye el Proyecto de Ensanche promovido por el industrial Diego Serrano y diseñado por Azorín Izquierdo en 1917, el cual, lamentablemente, no se llevó a efecto por fallecimiento del promotor el mismo año de su presentación[3]. Se trataba de un verdadero *ensanche* -Córdoba no había tenido ninguno y el articulado por el segundo tramo de Gran Capitán y comprendido entre los jardines de Colón y los de Agricultura al que normalmente aludimos como Ensanche no lo es en su planteamiento y ejecución, aunque sí en su trazado y ocupación social- concebido como una Ciudad Jardín. Pese a no llevarse a cabo, el proyecto marcó el espacio para ampliaciones posteriores, legó el nombre al barrio -más como deseo de lo quiso ser que de lo que finalmente fue-, definió una trama viaria y mantuvo viva la idea de ensanche de la ciudad hacia Poniente. El espacio inicialmente delimitado para la operación era el situado a occidente del Paseo de la Victoria y de lo que sería Facultad de Veterinaria, comprendiendo hasta la actual Gran Vía Parque, entre la Avenida de Medina Azahara, al Norte, y el camino viejo de Almodóvar, hoy Calle Antonio Maura, al Sur.

Como decimos, la idea inicial de ensanche y la ampliación hacia Poniente, tan decisiva en la configuración actual de nuestra ciudad caló en el propio consistorio. Y así se constituyó una Comisión de Ensanche, presidida por D. Félix Hernández, que presentó el correspondiente proyecto en 1921. Comprendía nada más y nada menos, que desde La Victoria y su prolongación meridional hasta la Electromecánica y la línea del ferrocarril a Málaga: unas 350 hectáreas, que casi doblaban la superficie intramuros y excedían a la superficie total del casco urbano. En realidad se trataba de una ciudad nueva yuxtapuesta a la histórica.

Este proyecto también fue abandonado, luego retomado en 1936 y aunque nunca llegó a materializarse, sirvió de base para la configuración morfológica de este sector de la ciudad desde mediados del siglo XX, reclamándose ya en 1935 que hubiese orden, pues se estaban amontonando las parcelaciones y habían comenzado las edificaciones sin espacios verdes.[4]

[3] Vid. GARCÍA VERDUGO, F. R.: "Las propuestas de Ensanche…", pp. 164 y sigs.
[4] Citado por GARCÍA VERDUGO, F. R.: "Las propuestas de Ensanche…", p. 165.

Después de la guerra civil Córdoba adquirió una macrocefalia funcional -demográfica, administrativa, social, económica, industrial- sobre su entorno provincial sin precedentes. La inmigración aumentó por el éxodo rural y se acrecentó el problema de la vivienda por la escasez y por el hacinamiento de la población modesta en el casco histórico y las muy malas condiciones de vida en las *casas de vecinos*.

De la gravedad de la situación nos pueda dar idea la proliferación de infraviviendas en las inmediaciones del casco -incluso en el interior, como en el Cerro de la Golondrina- y del grado que alcanzó el chabolismo en lugares como el Zumbacón, donde llegaron a contabilizarse hasta quinientos chozos, e incluso se dieron casos de parcelación y venta de suelo para su construcción[5].

Ante tan acuciante problema hubo multitud de iniciativas particulares que sobre la base de la autopromoción fueron ampliando núcleos como el Barrio del Naranjo, o de edificación en espacios parcelados (por ejemplo parcelación de la Huerta de Frías y primeras edificaciones en Cañero Viejo y Viñuela). Las principales actuaciones, no obstante, fueron las que dieron origen al levantamiento de las barriadas de Cañero[6] y Fray Albino, promovidas en 1947 por la Sagrada Familia e impulsadas por las personalidades que les dan nombre. Característica importantes de estas actuaciones urbanas fue su implantación puntual sobre el mapa, su carácter inconexo y aislado del tejido urbano preexistente. Y una segunda característica también importante fue la modestia y pobreza de las construcciones, pues con independencia de la penuria del momento y la dificultad para adquirir materiales, la demanda provenía de grupos sociales pobres y con poco poder adquisitivo, de ahí el recurso a la autoconstrucción y el carácter social o benéfico de la mayor parte de las intervenciones.

Es cierto que también hubo demanda de viviendas por parte de otros grupos sociales, pero esta se satisfizo con las reformas urbanas en el interior del casco urbano, ampliación del Paseo de Gran Capitán y otros espacios singulares tomados como nuevo asiento de la burguesía[7].

---

[5] Para más detalles sobre el particular remitimos a LÓPEZ ONTIVEROS, A. y VALLE BUENESTADO, B.: *Córdoba capital* y a la *Revista El Pregonero*, nº. 93 y 94.

[6] Vid. ABAD RUIZ, F.: *La barriada de Cañero*…

[7] Sobre el particular pueden consultarse los trabajos de Martín López, C. referenciados en la Bibliografía, a los cuales remitimos.

Excepción hecha de algunos barrios como el Sector Sur, que empezaba a planificarse, de los primeros edificios de Medina Azahara y Ciudad Jardín que se proyectaron con varias plantas, la expansión urbana se operó con profusión de casas unifamiliares de una sola planta -cierto que por sencillez y economía de medios y posibilidad de autoconstrucción- pero a buen seguro que también por la predilección de los ocupantes, concordante con la procedencia rural de muchos inmigrantes y asalariados agrícolas que vivían en Córdoba. Esta preferencia por la vivienda individual ha estado muy arraigada en amplios sectores de la población cordobesa y tal vez tenga vínculos antropológicos con el fenómeno de las parcelaciones, que tanto nos afecta hoy.

En definitiva, una ciudad que hasta mediados del siglo XX seguía siendo, sustantivamente, su casco histórico, con asentamientos en la periferia, unos tangentes, otros dispersos, y los primeros barrios promovidos por la iniciativa oficial o asociaciones benéficas que ya anticipaban la expansión futura.

3. EL CASCO URBANO DE CÓRDOBA EN 1956 SEGÚN LA FOTOGRAFÍA AÉREA

Para los años 1956-57 disponemos de las imágenes del denominado *Vuelo Americano*, a partir de las cuales podemos analizar el espacio ocupado por el casco urbano y los terrenos adyacentes. El documento gráfico tiene una gran importancia, tanto por la información que aporta como por el momento al que se refiere, en vísperas de las grandes transformaciones que aguardaban de inmediato.

Aunque todavía la ciudad seguía siendo sustantivamente el casco histórico, ya empezaban a dibujarse células urbanas, insinuadas o formadas en las décadas anteriores, y algunas de las tendencias que orientarían la expansión del tejido urbano. Como hemos señalado anteriormente, estos enclaves de vivienda o protobarrios estaban inconexos, desarticulados, adyacentes al casco o diseminados en el ruedo; sólo se hallaban conectados al núcleo a través de las vías o caminos tradicionales, quedando entre ellos grandes espacios vacíos a ocupar gradualmente. Ni que decir tiene que su ubicación en la periferia de la ciudad, excepción hecha del Poniente, tenía mucho con ver con la ocupación espontánea del suelo, con su reducido valor por la distancia al centro o con la ubicación junto a establecimientos o espacios poco

atractivos (instalaciones fabriles, matadero, cementerio, etc.), o claramente repulsivos.

El ferrocarril, con las instalaciones complementarias de la estación y playas de vías, ocupaba una enorme extensión; su tendido era invadeable salvo por los tres pasos existentes (Margaritas, Automovilismo y viaducto del Brillante). Su carácter de dogal y de elemento condicionante de la geografía urbana de Córdoba ha sido aludido en multitud de ocasiones, poniéndose siempre de manifiesto su condición de barrera de segregación espacial, funcional y social[8].

Las mencionadas fotografías muestran al Norte del ferrocarril un espacio sumamente heterogéneo, marcado por la yuxtaposición entre espacios rurales y urbanos y, dentro de estos entre fabriles e industriales y residenciales; a su vez también entre tipologías de hábitat urbano, es decir, entre las barriadas originales y el naciente espacio residencial de El Brillante.

En la parte más septentrional, con base en el inicio de la loma cuya charnela o espinazo ocupa la carretera de Villaviciosa, separado del tejido urbano y hacia arriba de la bifurcación de caminos a las Ermitas y Santo Domingo (lugar conocido hoy popularmente como El Puentecillo) se ubicaba El Brillante, en una extensión tan reducida que sorprende sobremanera a vista de hoy. Las excelentes condiciones ambientales, paisajísticas y la connotación como lugar de prestigio social eran atributos que enlazaban la ocupación tradicional con la expansión futura. Había una ramificación -la carretera de Calasancio- que tomaba nombre del colegio construido en 1929 en la finca San Joaquín y que a buen seguro sirvió de referencia para la expansión urbana en este sector de la ciudad. En la misma fotografía se aprecian otros enclaves o piezas urbanas que, seguramente, también influyeron mucho en la configuración del espacio urbano: el colegio de La Salle -inaugurado en 1953 y construido sobre una finca de siete hectáreas-, las Aguas Potables -autorizadas por acuerdo del Consejo de Ministros en 1952-, el Parador de la Arruzafa -en construcción en la fotografía e inaugurado en 1958- entre otros. La amplitud de los espacios disponibles, el bajo precio el suelo, las nuevas orientaciones pedagógicas inspiraron unos años después la instalación de nuevos colegios, como el

[8] Vid. MOYA MILANÉS, P.: "La incrustación del ferrocarril…", pp. 105 y sigs.

de la Institución Teresiana (Colegio Bética-Mudarra, inaugurado al comienzo del curso 1961-62) y el Colegio Alzahir, en 1963, sobre una superficie de 30.000 metros cuadrados. No cabe duda de su influencia inductora en la expansión urbana en esta zona. Hacia el Este del Brillante y cercano al Colegio Calasancio aparece el Barrio del Naranjo, edificada su porción meridional y esbozada la parte superior sobre la que se asientan el colegio y la iglesia.



Fig. 2.- Ortofoto del vuelo Americano, 1956. Córdoba, cuadrante Noroeste

Próximos al ferrocarril, de Oeste a Este, se situaban el barrio de La Electromecánicas, el silo (construido en 1951), el anejo y modestísimo barrio de Las Delicias y la inconfundible silueta de la residencia sanitaria Teniente Coronel Noreña, a punto de inaugurarse -en 1957- y enclavada en un rotundo entorno rural.

Tras la vía, al Noroeste de la estación, se aprecian dos espacios inconexos y completamente independientes. El primero es plurifuncional, pues acoge viviendas obreras, almacenes, fábricas… son el barrio de Las Margaritas y la Colonia de La Paz, elongados hacia el Noroeste con un apreciable hiato de separación por las casas familiares que construyó el Patronato de San Rafael en la carretera de Santa María de Trassierra, ya cerca de la actual Glorieta Amadora, recientemente desaparecidas para ensanchar la carretera de Trassierra y convertirla en avenida.

En el espacio delimitado por la playa de vías principal de la estación y el ramal del ferrocarril a Almorchón se aprecia, compacto y ordenado geométricamente, el barrio de la Huerta de la Reina, sin que sobrepase en ningún punto la carretera del Brillante y las huertas adyacentes. A oriente de éstas, articuladas por el camino que prolongaba la ronda del Marrubial por el paso a nivel del Cuartel de Automovilismo, hacia la Cruz de Juárez, sin duda fijado por este, se aprecian las primeras construcciones de Valdeolleros y del barrio de San José. Aún más hacia el Este y sobre el camino que conduce al barrio del Naranjo, varias instalaciones industriales, entre ellas las de Baldomero Moreno, hoy en trance de edificación.

Lo más destacable de estos espacios era su segregación del casco urbano por efecto del ferrocarril y la rotunda inconexión entre los mismos. Se trataba de asentamientos urbanos, no de verdaderos barrios, con características sociales y morfológicas propias (vivienda unifamiliar, autoconstrucción, mala calidad) claramente sobreimpuestos al espacio geográfico que ocupaban. Entre unos y otros quedaban grandísimos espacios rurales (aquí auténticos cortijos y muy pocas huertas) que más adelante se incorporaron como bolsas de suelo a cuya urbanización sirvieron de referencia espacial.

El sector oriental de Córdoba era tan heterogéneo como el septentrional, con un carácter más residencial que industrial al estar desvinculado de la estación y del ferrocarril, aunque también estuviesen im-

plantadas grandes industrias como, por ejemplo La Algodonera o varías fábricas de aceite. Fue espacio de acogida de inmigrantes, que lo dotaron pronto de dinamismo constructivo, pero que en 1956 aún era un espacio mixto rural y urbano con escasa ocupación.



Fig. 3.- Ortofoto del vuelo Americano, 1956. Córdoba, cuadrante Noreste y Este

En su parte Norte, desde la carretera de Madrid hasta el ferrocarril se aprecian asentamientos tan emblemáticos y precarios como El Zumbacón y diversas piezas urbanas que influyeron en su conformación urbana: el Cuartel de la Reina, el Hospital Militar (1928) o la cárcel (1933). En conjunto representaba un espacio de unidades yuxtapuestas que no llegaban a definir un borde urbano por su desconexión. Su existencia respondía a iniciativas particulares de parcelación o a su promoción oficial, tal y como se refleja en la foto.

Tres células urbanas se perciben con claridad: el conjunto de casas fronteras al Hospital Militar y comprendidas entre éste y el Cuartel de La Reina a lo largo del la ronda del Marrubial, el núcleo posterior al cuartel -promovido por la Obra Sindical del Hogar, germen del barrio de Levante- y el denominado Cañero Viejo, comprendido entre la fachada meridional del susodicho cuartel (actual Avenida de Rabanales) y la Avenida de Jesús Rescatado, abierta en 1944, expansión que se operó sobre la parcelada Huerta de Frías, allende a la Puerta de Plasencia, y las casas de *La Solariega*; al Sur de esta barriada ya figuraba parcelada aunque sin edificar la Huerta de la Viñuela.

Por el contrario, resalta en la imagen aérea el gran vacío existente entre el Arroyo de las Piedras, el camino viejo a Alcolea -con vértice en la Choza del Cojo- y la línea de Muralla. Era un espacio agrario cuyo parcelario y viario rural confirieron sus caracteres al callejero urbano.

Al Sur de la carretera de Madrid la ciudad y su entorno presentaban un aspecto inconfundible con la barriada de Cañero, levantada diez años atrás, algunas edificaciones en el borde de la Ronda de Andújar, como el matadero, el cuartel de la Policía -construido en 1950 en las inmediaciones del núcleo de casas de La Solariega- el estadio del Arcángel y las adyacentes Casas de la Lastra, por el nombre del promotor, levantadas en los años cuarenta. Al margen de estas construcciones y de otras fabriles, el espacio adyacente estaba completamente desocupado, como de modo tan claro se ve en la foto aérea. Una parte comprende un ruedo con numerosísimas huertas -contrapunto a los ruedos acortijados de otros sectores de la periferia urbana- debido a la naturaleza del suelo y abundancia de agua por la proximidad de la capa freática.



Fig. 4.- Ortofoto del vuelo Americano, 1958. Córdoba, cuadrante Sureste y Sur

El borde Sur de la ciudad, al estar marcado por el accidente geográfico del río Guadalquivir, tan determinante a efectos de expansión urbana, presentaba en 1956 una gran nitidez y un escaso grado de ocupación. La disimetría de la ciudad con respecto al río se debe tanto al emplazamiento histórico de la ciudad como al peligro que comportaban las crecidas hasta el encauzamiento, amén de condicionantes ecológicos que hacían de éste un espacio poco atractivo y escasamente valorado social y económicamente.

En el lóbulo del meandro aparecen las precarias y peligrosas barriadas de Miraflores y sobreimpuesto al parcelario de latifundio que lamía la ribera, la recién construida barriada de Fray Albino. La apertura de la Avenida del Corregidor y la inauguración el puente de San Rafael - en 1953- abrían una vía de comunicación que revalorizaría los

terrenos del Sector Sur a efectos de urbanización y dotación de viviendas para sectores desfavorecidos de la población. En la fotografía ya aparecen esbozada la urbanización y abierta la Avenida de Granada, nuevo eje articulador de las partes del conjunto.

Y en la parte más cóncava el meandro, sobre cauces muertos del Guadalquivir, se aprecia un vacío ocupacional en el llamado Arenal, coherente con la prudencia que tradicionalmente inspiró la ocupación del álveo del río.



Fig. 5.- Ortofoto del vuelo Americano, 1956. Córdoba, cuadrante Suroeste

El sector Oeste de la ciudad era el único que presentaba caracteres claros de borde urbano. Ya se veía muy perfilada la ampliación desde el Paseo de la Victoria y la trama urbana proyectada en las precedentes formulaciones de Ensanche. Se definía un primer espacio delimitado por la Avenida de Medina Azahara y el Camino de los Sastres hasta lo que sería Gran Vía Parque, igualmente predibujada, incluso en su prolongación hasta el cementerio de La Salud y confluencia con el inicio meridional de Vallellano. La arteria conductora fue la Avenida de Medina Azahara que ya contaba con los cuarteles de San Rafael y de la Victoria (1900-1905), la Facultad de Veterinaria y los pisos de Cañete (1934), e incluso algunos de los edificios más antiguos de Ciudad Jardín, entre ellos el conjunto construido por el Patronato de Casas Militares de San Rafael en la calle Siete de Mayo.

Hasta la actual avenida del Aeropuerto había un gran vacío con escasas construcciones, sin que tampoco estuviese esbozado el callejero. Exactamente igual ocurría en la explanada de Vista Alegre, aunque aquí sí había ya un leve esbozo viario. Cerraba el espacio por el Sur el Cementerio de la Salud, construido por los franceses en ubicación claramente fijada por las ideas higienistas. Frontero quedaba el amplio espacio de la Huerta del Rey, completamente exento de edificaciones, excepción hecha de la Cruz Roja, que data de 1933.

Más hacia el Oeste, traspasando la Gran Vía existía un vasto espacio rural ocupado únicamente desde 1925 por los Olivos Borrachos, separados del final de Medina Azahara y del *continuum* urbano por las amplias huertas de La Marquesa.

Puede decirse que en este sector no había la más mínima permeabilidad entre lo rural y lo urbano, sino, antes al contrario, la yuxtaposición de tres espacios consecutivos hacia poniente: el casco histórico, la ciudad en proceso de construcción y el campo, que formaban en aquel tiempo tres unidades que son otras tantas partes de la ciudad hoy, perfectamente diferenciables como testigos de la evolución urbana desde mediados del siglo XX.

Resta comentar el espacio comprendido entre el que fue borde amurallado del casco en su lienzo Norte y el ferrocarril. De Oeste a Este el primer espacio corresponde a Cercadilla –con los edificios levantados en las parcelaciones de principios del siglo- el hastial de los cuarteles, el estadio y la Avenida de América. El segundo espacio

es el "ensanche" comprendido entre Ronda de los Tejares y la estación, bien articulado por el segundo tramo de la Avenida del Gran Capitán y otros elementos estructurantes como la Plaza de Toros y algunas fábricas, entre ellas la de cervezas El Águila. En tercer lugar, hacia el Norte de la Plaza de Colón, aparecen el barrio del matadero, diversas instalaciones industriales (Carbonell, aceitunas Torrent), grupos de casas para ferroviarios y el amplísimo solar, trasero a San Cayetano, donde se ubicó el Colegio del Carmen en 1952.

En definitiva, la fotografía aérea de Córdoba en 1956 nos muestra un casco urbano unitario y compacto, formado por el conjunto histórico y su ampliación desde Ronda de los Tejares hasta la estación, y un espacio adyacente de tangencia irregular y difusa que no alcanzaba la condición de área periurbana y conservaba los caracteres de ruedo agrario. En éste se ubicaban barrios muy recientes, células urbanas más o menos definidas y numerosos núcleos, enjambres o racimos urbanos -con notable presencia de chozos y viviendas de autoconstrucción- que colonizaron el territorio y sirvieron como hitos o marcas de referencia para la posterior expansión urbana, a medida que arreció la presión demográfica y la demanda de viviendas.

4. EL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA DE 1958, HITO Y REFERENCIA OBLIGADA

Los años cincuenta fueron muy importantes en la historia urbana de Córdoba. Convergieron en ellos situaciones antiguas que demandaban urgente solución, ausencia de instrumentos eficaces de gestión urbanística, la nueva dinámica de la sociedad española en su conjunto y la necesidad de encauzar el crecimiento y expansión conforme a criterios de planificación. Era preciso, pues, acometer los problemas heredados y los sobrevenidos con las nuevas perspectivas y horizontes que se incardinaban en el contexto general del Desarrollismo de la época.

El referente y marco normativo lo aportó la *Ley del Suelo* de 1956, que exigió a las ciudades la elaboración de un Plan de Ordenación Urbana.

En Córdoba, como ya hemos señalado, la situación de partida era preocupante, complicada de resolver y de encauzar hacia el futuro por la necesidad acuciante de viviendas, chabolismo, hacinamiento en

casas de vecinos, insalubridad de los alojamientos y pésimas condiciones de conservación de numerosos edificios. Y si bien es cierto que ya se estaban llevando a cabo actuaciones por el propio Ayuntamiento, asociaciones benéficas o patronatos en el sentido de resolver o paliar la situación, ello no era fácil por la carestía de los tiempos y por las limitaciones económicas de la población más necesitada de vivienda. Todo ello se agravaba, como ya se ha referido, por el aumento poblacional generado por propio crecimiento vegetativo, por la llegada de inmigrantes procedentes del entorno rural adyacente, por el rebosamiento poblacional de los barrios del casco histórico más densamente poblados, etc.

Problemas de otra índole pero redundantes en la difícil situación de la ciudad eran, por ejemplo, la ocupación completamente caótica de la periferia con asentamientos poblacionales de tamaño, naturaleza y significado diverso, amén de la particular y específica situación del casco histórico, con espacios muy dinámicos y otros en clara regresión.

En sentido contrario, ya era palpable la progresiva revalorización de El Brillante como espacio residencial y la conformación funcional del llamado Centro Comercial, en trance de consolidación y transformación tres décadas después de la reforma interior de Claudio Marcelo -la llamada desde entonces Calle Nueva-, Plaza de Las Tendillas y calle Cruz Conde[9].

El Plano de Córdoba evidenciaba, pues, en los años cincuenta una rotunda yuxtaposición entre el casco histórico y el espacio extramuros, ocupado solamente por la primitiva Zona de Ensanche (desde Ronda de los Tejares hasta Avenida de América), el ensanche occidental de Ciudad Jardín, tres barriadas con planeamiento (Cañero, Fray Albino, Electromecánicas), las modestas barriadas satélite del Barrio del Naranjo, Zumbacón, Valdeolleros-San José, Huerta de la Reina-Margaritas y Olivos Borrachos, más el aludido núcleo de edificación aislada de El Brillante[10].

[9] MARTÍN LÓPEZ, C.- "La creación de un centro urbano…" Pág. 119 y sigs.
[10] PÉREZ GÁLVEZ, I. Mª.- "Análisis del Plan General de Ordenación Urbana…" p. 241.

Conforme a lo preceptuado por la Ley y al apremio que tenía Córdoba, se elaboró el *Plan General de Ordenación de 1958*, que entró en vigor en 1961.

El Plan se redactó con la diligencia que fue posible, pero, sin duda, llegó con más retraso del que hubiera sido conveniente al estado de cosas que había que acometer. De ahí que, quizás y en buena medida, adoptara inercias coincidentes con planteamientos esbozados tiempos atrás, como en el Proyecto de Plan de Ensanche que había presentado Sáenz de Santamaría a comienzos de 1936.

Sin entrar en el análisis del Plan de 1958 por ser objeto de otro capítulo en este libro, elaborado con mucho más conocimiento que el que nosotros podríamos aportar por D. Luis Valdelomar, actual Gerente de Urbanismo de Córdoba, arquitecto y experimentado urbanista, sí que podemos hacer una interpretación geográfica del mismo, de sus efectos espaciales y de la transcendencia que tuvo para la posterior evolución urbana de nuestra ciudad.

Lo primero que llama la atención es que se trata de un Plan orientado a la ampliación y ensanche de la ciudad hasta una extensión capaz de albergar 350.000 habitantes en el año 2000, asentados en el interior del espacio delimitado una envolvente urbana de no mucha menor extensión que la ocupada actualmente por el casco urbano. El contorno de la ciudad se dibuja como una elipse elongada en su eje Suroeste-Noreste y achatada en la porción suroccidental, en la cual el arco que debería definirla se transformaba en una línea oblicua desde la Electromecánicas hasta el Sector Sur. Por el Este arrancaba desde la Choza del Cojo (Arroyo de las Piedras, hoy iniciode la Avenida de Carlos III) y por el Oeste llegaba hasta el poblado de la Electromecánicas, en el punto donde se bifurcaba el ferrocarril hacia Sevilla y a Málaga. Por el Norte, sin considerar el Brillante que quedada fuera, la ciudad podría extenderse hasta el Canal del Guadalmellato, y por el Sur hasta el actual Polígono del Guadalquivir. Quedaba fuera de la mencionada envolvente o línea de demarcación del futuro casco urbano la zona de El Brillante -objeto de atención en el Plan como Área residencial- y la mayor parte del ruedo de huertas de El Arenal, al Sureste, marcándose en este sector el limite futuro de la ciudad con una línea casi coincidente con la actual Ronda del Sureste.



Fig. 6.- Plan General de Ordenación Urbana, 1958. Accesos. Vías principales… y límites del contorno proyectado

El crecimiento de la ciudad -programado temporalmente y sectorizado espacialmente- se proyectaba como una expansión en mancha de aceite a partir del casco histórico, que se consideraba el centro real y simbólico de la ciudad. La expansión periférica incorporaría los asentamientos urbanos existentes e iría propiciando el surgimiento de nuevos barrios -a construir mediante planes especiales- o consolidando los existentes, concibiéndose como tales o como unidades vecinales equipadas con su correspondiente centro cívico y estructuras de barrio.

Es muy importante hacer notar la importancia que el arquitecto redactor del Plan -D. José Rebollo Dicenta- otorgaba al Casco Histórico, que además de centro de la ciudad lo consideraba alma y ser de la misma, su principal elemento identitario, cuestión ésta que de haber permanecido en la mente de los planificadores posteriores tal vez hubiese garantizado un mejor estado de conservación[11].

[11] Esta concepción enlaza directamente con los planteamientos culturalistas del urbanismo que se extendieron a partir de los años sesenta del siglo XX. Vid. GARCÍA VÁZQUEZ, C.: *Ciudad Hojaldr*e..., pp. 9 y sigs.

La expansión de la ciudad hacia oriente y occidente era factible por las favorables condiciones topográficas y la ausencia de obstáculos que la impidieran. En cambio por el Sur existía el inconveniente del río Guadalquivir, accidente insalvable que explica la disimetría de la ciudad con respecto al cauce, la percepción devaluada y segregación socioeconómica de este espacio. Hacia el Norte la ampliación de la ciudad encontraba los obstáculos de la estación y de la extensa playa de vías. A fin de salvarlos el Plan proponía el traslado de la estación hasta un lugar cercano al actual barrio del Parque Figueroa -construido luego en los terrenos de reserva ferroviaria- y el desplazamiento del ferrocarril, que formaría un arco desde la bifurcación a Sevilla-Málaga hasta las proximidades del cruce del canal del Guadalmellato con la carretera de Villaviciosa, Cruz de Juárez -donde se separaba de la línea a Almorchón- y retomaba el trazado de la línea a Madrid una vez rebasada la carretera de Almadén.

En el capítulo de infraestructuras el Plan de 1958 contemplaba la construcción de dos puentes, uno coincidente con el actualmente denominado de El Arenal y el otro, aún pendiente de construir, a un kilómetro aguas abajo del puente de San Rafael.

Envuelta en el perímetro diseñado sobre al plano, la ciudad se dotaría de vías de acceso, penetración y tránsito, entre las que destacan las avenidas de Carlos III, de Barcelona, Viñuela, Gran Vía Parque y dos grandes ejes Norte-Sur, uno desde la carretera de El Brillante, ramal que quedaría en desuso al levantar el ferrocarril de Almorchón, República Argentina, Conde de Vallellano hasta el puente de San Rafael, y otro de Oeste a Este sobre los terrenos liberados de la playa de vías.

También contemplaba otras actuaciones de gran calado, como el ensanchamiento del eje Concepción-Abéjar para dotar a la ciudad de una vía transversal que iría desde los Jardines de la Victoria hasta el Cerro de la Golondrina. Era un proyecto a largo plazo que se empezó a materializar mediante el retranqueo, hoy visible, de los edificios de las calle Concepción y Gondomar. De haberse culminado, hubiese transformado de modo rotundo el casco histórico y, seguramente, la faz de la ciudad contemporánea.

El gran error del Plan de 1958 fue hacer gravitar lo esencial del mismo del desplazamiento del ferrocarril, condición *sine qua non*

para la obtención de suelo urbano y para el buen fin de las actuaciones previstas. En realidad se trataba de una empresa desproporcionada, de raíz antigua en cuanto al concepto subyacente, inabordable desde el Municipio e inviable sin la cooperación de Renfe y de las instancias ministeriales. Y es incluso difícil comprender su formulación y el propósito de mantener el ferrocarril en superficie, en vez de soterrarlo, pues la idea no era nueva en Córdoba, ya que se había considerado con anterioridad. Como quiera que estación, playa de vías y ferrocarril no se movieron de emplazamiento, continuaron siendo una rotunda barrera condicionante del éxito del Plan y del urbanismo derivado.

Durante los veinticinco años de vigencia del Plan de 1958 (desde su aprobación por el Consejo de Ministros en 1961 hasta el PGOU de 1986) la ciudad de Córdoba creció considerablemente, pero no conoció grandes cambios como ciudad, salvo los añadidos edificatorios. Surgieron, eso sí, o se desarrollaron populosas barriadas a Levante, Poniente, Norte -allende el ferrocarril- y en menor proporción en el Sector Sur.

La expansión estuvo muy condicionada por los factores geográficos conocidos, inducida por la topología de los enclaves preexistentes -que actuaron como imanes o marcas de anclaje sobre el territorio- o que fueron surgiendo a la vez, como por ejemplo los colegios de las instituciones religiosas, la nueva plaza de toros, etc. Estuvo influida por la red de caminos, parcelario rural, vías de comunicación, pasos sobre el ferrocarril y, por supuesto, supeditada a la obtención de suelo barato para cohonestar la precariedad económica de los demandantes de vivienda, los beneficios y rentas de suelo a obtener por promotores y constructores y las aspiraciones de instituciones y Ayuntamiento de dotar de hogar propio a las numerosas personas que vivían en precario.

La ejecución del Plan de 1958 coincidió con una etapa de dinamismo sin precedentes en la sociedad española, con la hiperactividad propia de las fuerzas sociales y económicas, con el acelerado trasiego de población del campo a la ciudad y de tránsito de lo rural a lo urbano, de graves carencias para la gestión urbanística y de falta de instrumentos. El urbanismo frecuentemente fue devorado por la construcción, el planeamiento por la acción, las actuaciones reflexivas por

la vorágine del desarrollismo envolvente y los resultados fueron menos satisfactorios de lo deseado.

De ahí que, como señaló García Verdugo, nuestro Plan de 1958 fuese incapaz de reconducir las dinámicas previas y de encauzar las nuevas con la rotundidad necesaria, al tiempo que sus indeterminaciones y carencias (ausencia de infraestructuras y de instrumentos, inconcreción de las dotaciones, inexistencia de sistemas generales, dejación de aspectos claves en planes especiales) dieron malos resultados, pues el planeamiento fue "sistemáticamente transgredido, inaplicado o modificado por la acción arrolladora de las nuevas condiciones de la promoción inmobiliaria, absolutamente reacia a cualquier supeditación o sometimiento a rígidos y estrictos esquemas legales"[12]. Y en la misma línea de argumentación se expresaba Pérez Gálvez[13], quien además considera -y en ello coincidimos nosotros- que el Plan de 1958 no fue desacertado en muchos aspectos del planeamiento para la ciudad de Córdoba, como se ha demostrado por la asunción de algunos de ellos en los posteriores Planes de 1986 y 2001. Eso sí, su principal problema fue el incumplimiento sistemático, a lo cual no debió ser ajeno el que fuese demasiado confiado y bienintencionado, ignorante de las intenciones y márgenes de actuación de los actores urbanísticos.

Su fase más activa duró hasta 1973, en que se dejaron sentir los efectos de la crisis económica. Pero para entonces ya se habían llevado a cabo y consolidado numerosísimas actuaciones, plasmadas en los barrios que todos identificamos y conocemos hoy.

En páginas posteriores mostramos unas fotografías aéreas que ilustran cuanto decimos. Renunciamos al análisis pormenorizado de cada uno de estos espacios urbanos en aras de la reducción del texto, remitiendo a los trabajos de García Verdugo, García Molina y publicaciones sobre el particular citadas en la bibliografía del final[14].

Como balance del Plan de 1958 en términos de expansión superficial del casco y de construcción de viviendas podemos anotar -to-

[12] GARCÍA VERDUGO, F. R.: "La expansión de Córdoba…", pp. 269 y sigs.
[13] PÉREZ GÁLVEZ. I. Mª.: "Análisis del Plan…", pp. 250 y sigs.
[14] Además de los trabajos ya citados de GARCÍA VERDUGO, vid. GARCÍA MOLINA, J.A.- "Los barrios de la periferia…", pp. 299 y sigs.

mando los datos de García Verdugo en los trabajos citados- que el casco se amplió en 483 hectáreas -más del doble de la superficie del casco histórico-, se construyeron en torno a 50.000 viviendas -unas 10.000 más de las inicialmente pensadas-, de ellas hasta un 60 % de protección oficial. Este hecho ha de tenerse muy presente, tanto por la importancia que tuvo en aquel momento como por su continuidad y carácter de hilo conductor en los planes posteriores, a lo cual colaboraron de modo decisivo la Administración y las entidades financieras y de crédito de la localidad, con frecuencia promotoras inmobiliarias.

Lamentablemente, aunque sin desconsiderar los aspectos positivos que le reconocemos, el Plan de 1958 no propició una expansión urbana con la continuidad espacial que proyectaba, sino "a saltos", ubicándose las piezas urbanas en los lugares más accesibles o en bolsas inconexas de suelo barato en razón de su posición absoluta o relativa. La periferia urbana quedó fragmentada y estructurada en espacios yuxtapuestos y alternantes entre áreas edificadas y amplias superficies yermas que, rememorando su antigua condición de pagos rústicos en el ruedo de la ciudad, quedaron en reposo cual barbechos, a la espera de que nuevos cultivadores sacaran provecho a las plusvalías durmientes cuando, luego, despertaran transmutados en suelo urbano.

Por todo lo antedicho, a resultas de la ejecución del Plan, la ciudad de Córdoba conoció un claro proceso de diferenciación entre barrios, de jerarquización social del espacio, consistente en la distribución geográfica de la población según rango socioeconómico en barrios o áreas de desigual precio del suelo y de la vivienda.

Probablemente ello fue consecuencia última y hecho derivado del pretendido desplazamiento de la estación y del ferrocarril hacia el Norte y de la gran derrota que supuso el no haberlo conseguido. En adelante tocaba restañar el descosido tejido urbano, resolver el sempiterno problema del ferrocarril y atender a otro asunto de no menor enjundia: el desangrado del casco histórico por vaciamiento demográfico.

Atrás quedarían los efectos del primer Plan de Ordenación Urbana de Córdoba, que fue muy favorable en lo social y muy condicionante del urbanismo posterior, tanto por sus logros como por sus carencias o errores.

5. DE LA CIUDAD HEREDADA A LA CIUDAD PROYECTADA: EXPANSIÓN Y TRANSFORMACIÓN URBANA DESPUÉS DE 1986

Los comentarios de las páginas que anteceden reflejan, indistintamente, el punto de llegada del Plan de 1958 y de partida del *Plan General de Ordenación Urbana de 1986*. Para valorar lo uno y lo otro han de considerarse las enormes transformaciones de la sociedad española durante el periodo de tiempo que media entre ambos, razón por la cual el primer Plan quedó obsoleto en sus postrimerías, devorado por la dinámica que lo envolvía.

La segunda mitad de la etapa desarrollista -en la que se enmarca el primitivo Plan- quedó bruscamente interrumpida por la crisis de 1973. Las nuevas condiciones socioeconómicas -entre las cuales tenía una importancia nada desdeñable lo urbano- afectaban tanto a la percepción de la ciudad como a su construcción y planeamiento. Como telón de fondo estaba la *Ley del Suelo* de 1975 -postfranquista pero preconstitucional, con todas las connotaciones que ello arrastraba-, las nuevas tendencias en el urbanismo y los nuevos paradigmas[15], la situación concreta de la ciudad de Córdoba y las nuevas coordenadas de su política, marcada por las elecciones municipales de Abril de 1979, de las que surgió el primer Ayuntamiento de la etapa democrática.

Tanto por razones de necesidad urbanística como de oportunidad política, el nuevo Ayuntamiento consideró prioritaria la elaboración de un nuevo Plan de Ordenación Urbana, lo cual, espoleado por el retraso acumulado, acometió de inmediato.

Se comenzó por un *Diagnóstico* de la situación a partir de análisis y estudios para la formulación de objetivos y evaluación de las alternativas, que fue aprobado en 1983 y sirvió de base para la redacción del esperado Plan de 1986.

El nuevo Plan General de Ordenación Urbana estaba impregnado de las teorías urbanísticas del momento, incluyendo algunos de los postulados sociales recogidos en la Carta de Amsterdam (1975), tales como el sentido social y la consideración de los habitantes como usuarios de la ciudad. Se enmarca conceptual y teóricamente en el espíritu

[15] GARCÍA VÁZQUEZ, C.: *Teorías e historia de la ciudad*…, pp. 140 y sigs.

de la *Tendenza* y en la escuela de Bolonia. Sobre la base de estos planteamientos se redacta el Plan, con el decidido propósito de hacer una ciudad nueva a través del planeamiento, asumiendo desde una percepción culturalista la condición de ciudad histórica de Córdoba.

El punto de partida era la ciudad heredada; el de llegada sería la ciudad nueva que postulaba, hasta donde ello fuese posible.

Consideraban los redactores del Plan de 1986[16] que dentro de los grandes asuntos que afectaban a la ciudad heredada, el más acuciante para los usuarios era la congestión de algunas de las barriadas y la carencia generalizada de equipamientos y dotaciones básicas, ello a resultas de un aprovechamiento excesivo del suelo y del incumplimiento de las obligaciones de urbanizar y equipar. Su recomposición se estimaba dificultosa y se consideraba que de acuerdo con la política económica local, uno de los objetivos prioritarios de la tarea debía ser el incremento de la actividad del sector de la construcción y de la oferta del empleo correspondiente.

Asimismo, se planteaba desde el primer momento la intervención en los suelos vacíos de los grandes intersticios existentes para "materializar las proclamadas ideas de recomposición urbana y los modelos de ordenación territorial que integran el bagaje teórico con que se ha elaborado el Plan"[17].

El problema urbanístico de mayor repercusión estructural era la desarticulación de las tramas urbanas, consecuencia del modelo de crecimiento experimentado por la ciudad en las décadas precedentes. Ello había originado disfunciones en las comunicaciones y falta de conexión entre los barrios, había generado la aparición de bolsas de suelo vacío en posición intersticial -consecuencia del urbanismo a saltos- en espera de revalorización. Igualmente, había determinado segregación y marginalidad de las barriadas y de los vecindarios y ocasionado un importante deterioro ambiental y paisajístico, entre otros efectos.

La recomposición de la ciudad existente se entendía que era el aspecto fundamental de la propuesta y principal objetivo del Plan. Bien

[16] AYUNTAMIENTO DE CÓRDOBA, GMU.: *Plan General de Ordenación Urbana 1986. Memoria. Título III. Objetivos*…, pp. 7 y sigs.
[17] *Ibidem*, p. 9.

es cierto que ello suponía una tarea compleja y de envergadura que implicaba diseño, gestión y financiación.

No se le prestaba menos atención en la *Memoria* del Plan a la segregación espacial de la población en grupos de niveles de renta, diagnosticándose sus causas y sus efectos urbanos, razón por la que se plantea como aspiración "la transformación de la estructura de estratificación social y segregación espacial", propugnando el asentamiento en espacios centrales de la ciudad de capas populares, negando tácitamente los procesos de expulsión y tratando, asimismo, de recuperar áreas degradadas con el mantenimiento de los pobladores preservando suelo para viviendas de protección oficial (la barriada de Las Moreras puede considerarse un ejemplo ilustrativo al respecto). Y todo ello dando prioridad al empleo, pues además del desfavorable contexto de crisis, las políticas fiscales que serían necesarias no estaban al alcance del Ayuntamiento, sino del Estado.

En otro orden de cosas el Plan de 1986 lamenta la marginalidad espacial de la actividad industrial y enfatiza en términos generales que el crecimiento sin control y claramente especulativo de la ciudad de Córdoba ha producido un déficit acumulativo difícil de subsanar, siendo precisas actuaciones en los bordes de la ciudad, asegurar conexiones y urbanizar los intersticios mediante concertación con la iniciativa privada, así como prestar atención a la infraestructura general.

Concluye el Título III de la *Memoria* del Plan que los procesos y situaciones mencionadas son reflejo espacial de la dinámica económica y social general y local, de la lógica capitalista "que ha degradado la vida urbana, individual y socialmente considerada". Refiere con especial mención al casco histórico que lo antedicho refleja la destrucción de la ciudad o la construcción de la no ciudad, y apostilla que en el caso de Córdoba la destrucción no ha sido aún mayor por su débil dinámica económica[18].

Lo expuesto hasta aquí refleja la filiación conceptual e ideológica del Plan de 1986, en el que se contienen clarísimos elementos de identificación: el componente social, la dotación de equipamientos, la recomposición del tejido urbano, la atención al empleo y la necesidad de

[18] *Ibidem*, p. 13.

acudir a la colaboración público-privada para cumplir los objetivos, etc. Se enmarca así en la línea de los Planes de Ordenación que se han denominado de *Tercera Generación*, en el sentido de conectar con la realidad socioeconómica contemporánea, dando cabida a las demandas y movimientos sociales, asumiendo que los poderes públicos por sí solos no pueden satisfacer el desarrollo urbanístico de la ciudad, si no es en colaboración con la iniciativa privada, debiendo reorientar su papel hacia tareas de regulación, asistencia y seguimiento, y entender el crecimiento urbano como factor de dinamización económica, adaptando la planificación a los tiempos modernos, en los cuales el mercado orienta y decide y la administración gestiona[19].

El desarrollo del Plan era esperado con interés e impaciencia por la ciudadanía, por promotores y agentes económicos, por el sector de la construcción -esclerotizado por la falta de actividad- por la sociedad cordobesa y por el vecindario en su conjunto, que anhelaban el advenimiento de una ciudad nueva y redimida de alguno de sus ancestrales problemas.

El Plan preveía la construcción de hasta 30.000 nuevas viviendas (de ellas una pequeña porción en el casco histórico y en parcelaciones ubicadas en suelo urbano) a un ritmo de casi cuatro mil en cada uno de los ocho años de vigencia, así como la urbanización de 540 hectáreas de suelo, calculando para una población estimada entre 349.000 y 375.000 habitantes al final del segundo cuatrienio.

Los cálculos demográficos eran a todas luces excesivos, pero la construcción y ampliación de la ciudad se operó a buen ritmo; cumplió los objetivos planteados e incluso se superó la demanda de viviendas sin el correlato del crecimiento demográfico esperado, prueba de que no estaba fundamentada en la necesidad primaria de ella.

Con la intención de sellar los bordes de la ciudad, coser las piezas urbanas desarticuladas e inconexas así como rellenar los espacios intersticiales, el Plan concentró su actuación en donde más abundaban, es decir, al Norte del ferrocarril, a ambos lados de la carretera de Trassierra y al sur del Parque Figueroa, que ahora mostraba su excelencias como proa urbana para la revalorización de los espacios intermedios,

[19] GARCÍA VÁZQUEZ, C.: Ciudad hojaldre…, pp. 17 y sigs.

como pieza resultante del urbanismo a saltos y aparentemente desmadejada del tejido urbano. A un lado y a otro de estos amplios espacios se abrió la Avenida del Arroyo del Moro -eje vertebrador de todo el conjunto, apoyado en los extremos en las Plazas de Ibn Zaydun y la Glorieta Amadora- que cobraría gran protagonismo posteriormente a la puesta en marcha del PGOU de 2001.

Igualmente fue espacio preferente de planeamiento el que se extendía desde la Avenida del Brillante hacia el Oeste, recayente en las Moreras-Margaritas por el flanco Sur y el canal del Guadalmellato por el Norte, que más adelante se convertiría en bisagra y línea de referencia morfológica y topográfica entre El Brillante-Tablero y el nuevo conjunto de La Arruzafilla.

El flanco Oeste de la ciudad había estado preterido en el desarrollo y expansión urbana, pues la ciudad no se había expandido en esta zona como hubiera sido de esperar si nos atenemos a las propuestas de ensanche del primer tercio del siglo XX. Ahora se ponía en valor su excelente situación y la existencia de dos puntos de referencia, tales como la Gran Vía Parque -hija del Plan de 1958- y la Plaza de Toros, inaugurada en 1965. En sus inmediaciones se extendía una inmensa tabla de suelo rústico a urbanizar. La expansión hacia Poniente estuvo apoyada por la construcción del Centro Comercial de El Zoco y del dinamismo que adquirió la zona es buena prueba la celeridad de la colmatación, y hasta puede decirse que la propuesta de ubicar el recinto ferial más a occidente no carecía de sentido e intención. El suelo a edificar en este sector se prolongaba hacia el Sur, desde la Avenida del Aeropuerto hasta la colindancia con el cementerio de La Salud.

Piezas separadas fueron el Arenal en el Sureste y la ampliación del polígono del Guadalquivir en el Sur.

Con todo, la gran estrella del Plan de 1986 fue el Plan RENFE, que afectó a la inmensa franja de terreno comprendida entre los Santos Pintado y la antigua estación de Cercadillas. Su culminación, con el soterramiento del ferrocarril, resolvió el viejo problema de fragmentación de la ciudad, de incomunicación con los barrios existentes al Norte de las vías, de expansión en mancha de aceite del *continuum* urbano al haberlo impedido durante cientotreinta tan contundente barrera. Se liberó una enorme bolsa de suelo que se ocupó con espacios abiertos, vías de tránsito, equipamientos o solares para edificación. A ambos lados de los terre-

nos recuperados del uso ferroviario quedaban la fachada meridional -la Avenida de América o Vial Sur- que estaba completamente edificada pero en trance de renovación y el borde Norte, que se ocupó de forma inmediata con los edificios que dan cara a la avenida y sirven de nexo hacia los barrios de Las Margaritas, Huerta de la Reina, Santa Rosa y Valdeolleros-San José. Al pie de ellas los viales Norte y Sur permiten una comunicación rápida de sentido paralelo, lo cual era una de las viejas aspiraciones para descongestionar el tráfico, poniéndose en comunicación las zonas verdes del Zumbacón y Jardines de Agricultura.

La ejecución del Plan RENFE fue un éxito indiscutible y un logro histórico, si bien cabe recapitular desde la perspectiva de la Historia más que desde la Geografía urbana en otras opciones que pudieron ser y no fueron. Nos referimos al proyecto elaborado durante el mandato de la Corporación Municipal anterior y que llegó a ser aprobado por Consejo de Ministros en sesión de 13 de Mayo de 1977, el cual fue rechazado por el Consistorio constituido en 1979, seguramente en el deseo de implantar su propio proyecto y en el propósito de acoplarlo al venidero Plan General de Ordenación Urbana[20]. De haberse llevado a cabo el primitivo, a buen seguro que la morfología, incluso la estructura de la ciudad actual hubiesen cambiado, pues el proyecto desechado contemplaba una gran zona comercial en los aledaños de la antigua estación, lo que hubiera definido un nuevo centro funcional de la ciudad, probablemente aminorando la pérdida de significado del centro histórico, incluida la parte del centro comercial[21].

El Plan de 1986, además de infinidad de actuaciones de rango menor conllevó innumerables mejoras generalizadas de accesibilidad, adecentamiento, mobiliario urbano, dotación de zonas verdes y espacios recreativos y de ocio, centros administrativos, educativos y asistenciales, etc, que cambiaron la faz de amplios sectores de la ciudad, y, por supuesto, todo ello fue posible porque sincrónicamente o un poco antes se había avanzado en la construcción o proyecto de las rondas SE, de Levante, Oeste o puente del Arenal, indispensables para la movilidad intraurbana y conexión entre barrios y unidades urbanas.

[20] CASAÑO SALIDO, C.: *El libro de la Estación*, pp. 47 y sigs.
[21] Vid. También RODRÍGUEZ ALCAIDE, J. J. y RODRÍGUERZ ZAPATERO, Mª I.: "Valoración del impacto…", pp. 1 y sigs.

El gran debe del Plan de 1986 fue el casco histórico, que pese a incluirse en sus planteamientos teóricos e ideológicos[22] quedó postergado, pues si bien la *Ley de Patrimonio* de 1985 exigía la elaboración de un *Plan Especial de Protección* para el mismo, como ya se estaba en fase conclusiva la formulación del Plan General y sería inmediata su entrada en vigor, se decicidió postponerla. Y esto fue muy grave para el casco histórico y para la ciudad, pues empeoró su estado de conservación, perdió parte de la riqueza y complejidad que aseguraban su viveza, vio deteriorarse sus componentes esenciales y sus funciones por el vaciamiento demográfico, etc. A la ruina y destrucción del caserío se unió una dubitativa política de conservación con graves errores de concepto y de gestión que lo hicieron poco atractivo o repulsivo para sus propios habitantes. La población del casco histórico se redujo a la mitad entre 1960 y 1986, sin duda por emigración hacia otros barrios de la ciudad[23]. A consecuencia de todo ello el casco histórico perdió importancia en el contexto de la ciudad, fue relegado a pieza de la misma, en claro contrapunto a sus reconocimientos de Patrimonio Mundial y de Bien Cultural.

A mediados de la década de los noventa se consideraba que el Plan había alcanzado o al menos encauzado sus grandes proyectos. Se estaba plasmando bien el modelo de ciudad proyectada y eran vivibles los logros. Constatados estos y apreciada la utilidad de seguir en la línea de actuación marcada, se estima la conveniencia -valorando razones de oportunidad, crecimiento de la demanda, favorable coyuntura económica- de acometer la revisión del Plan. Este fue el fundamento y origen del *Plan General de Ordenación Urbana* de 2001, que se aprobó sincrónicamente con el demorado *Plan Especial del Casco Histórico*.

El Plan de Ordenación de 2001 parte de la apreciación de que si bien el modelo estructural contenido en el Plan precedente ha soportado con suficiente corrección las transformaciones y crecimiento urbanos proyectados, ahora procede una revisión y ajuste[24].

---

[22] AYUNTAMIENTO DE CÓRDOBA. GMU.: *Plan General de Ordenación Urbana, 1986* … Centro Histórico, pp. 13 y sigs.
[23] GARCIA MOLINA. J. A.: "La declaración de ruina…", pp. 149 y sigs.
[24] AYUNTAMIENTO DE CÓRDOBA. GMU.: *Plan General de Ordenación Urbana, 2001. Cap. I. Criterios y objetivos*, pp. 1-21

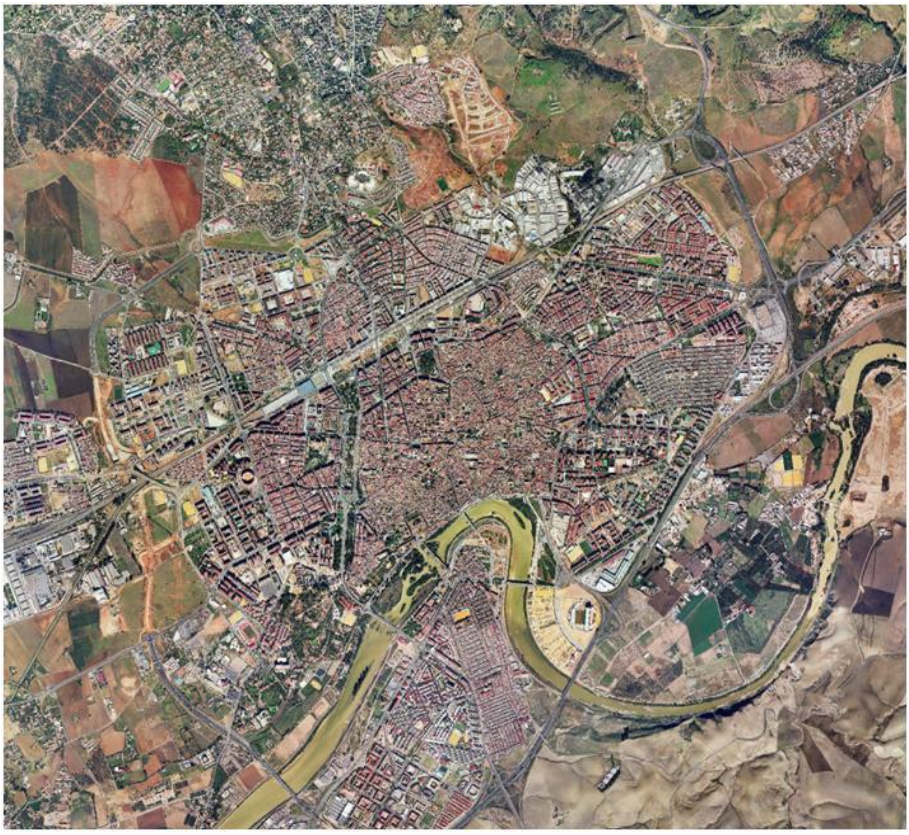


Fig. 7.- Ortofoto de Córdoba, Año 2005. (Instituto Geográfico Nacional)

En tal sentido el nuevo Plan va más allá y transciende de lo estrictamente realizado al considerar que la ciudad debe ser una pieza clave en el territorio y que éste ha de tomarse muy en consideración en la construcción de la ciudad, atendiendo a su geografía y a las condiciones del lugar, que en el caso de Córdoba ofrecen una excelente renta de situación y de posición para aprovechar las oportunidades que se ofrezcan en el futuro. Por ello el Plan de 2001 contiene una serie de propuestas territoriales y otras de naturaleza esencialmente urbana o a escala de ciudad en sentido estricto.

La gran novedad del *Plan General* de 2001 es su apuesta por "una actitud nueva en el entendimiento del crecimiento de nuestras ciudades, en el tratamiento de *lo periférico*, al tratarlos como lugares positi-

vos del territorio urbano, una nueva manera de relacionar la urbanística con el espacio y el proyecto"[25], lo cual, aclaran más adelante los redactores del Plan en la Memoria del mismo "es un argumento de economía y de forma que tiene que ver con las afirmaciones estructurales de la *ciudad abierta* capaz de enfrentarse al futuro desde una compleja gama de opciones y de una economía *ad hoc* para ella.

Las nociones de ciudad abierta, facilitadora de la relación con el entorno, con el territorio y tamizadora de la gradación paisajística, así como la de nueva centralidad que se le concede a la periferia son las ideas nucleares del nuevo Plan, inserto conceptual y epistemológicamente en el novedoso paradigma urbanístico del momento.

Por todo ello el nuevo Plan es extraordinariamente expansivo en cuanto a la urbanización de suelos situados en las periferias a fin de ubicar en ellos piezas urbanas de diversa naturaleza y tipología (vivienda unifamiliar y plurifamiliar, retorno a la ciudad jardín, etc.) de modo flexible y adaptado a las condiciones del lugar, manteniendo como era una práctica habitual en el urbanismo cordobés un elevado porcentaje de viviendas de protección oficial.

En la ejecución del Plan se considera muy importante el propio planeamiento y las misiones de gestión y control por parte de la administración, otorgando carta de naturaleza y flexibilidad a las condiciones del mercado, a la demanda y a las fuerzas económicas en el desarrollo y ejecución de los Planes Parciales aprobados, pues al fin y al cabo la construcción es actividad económica principal en la ciudad. La consideración otorgada a promotores y agentes inmobiliarios encaja con la obtenida por estos a escala internacional, razón por las cual ha llegado a hablarse del "urbanismo de los promotores"[26]. Sin que sea este el caso de Córdoba, no podemos evitar la notación de que con posterioridad a la crisis de 2008 llegaron promotores, agentes y gestores de suelo foráneos que desplazaron a los que tradicionalmente operaban en Córdoba, precisamente los que habían sido principales actores de materialización del Plan de Ordenación de 1986.

El Plan de 2001 habilitó una extraordinaria cantidad de suelo para uso urbano, situado, obviamente en la periferia. Ya no se trataba de

[25] *Ibidem*, p. 5.
[26] GARCÍA VÁZQUEZ, C.: *Ciudad hojaldre*…, p. 17.

construir, coser o rellenar la ciudad como en las décadas precedentes, sino de expandirla en la dirección que se consideraba posible, adecuada y conveniente.



Fig. 8.- Ortofoto de Córdoba, 2019. Sector Noroeste
(Instituto Geográfico Nacional)

En el Sur de la ciudad el Plan proyecta solamente la urbanización del Cordel de Écija y de una pequeña pieza urbana situada entre el confín del Campo de Verdad y la autovía. En el Noreste y periferia extrema se programa la urbanización de la finca Mirabueno como pieza complementaria al Barrio del Naranjo y de cierre de borde urbano hacia el Parque de la Asomadilla y Polígono de Chinales. No se plantean otras actuaciones en la periferia meridional u oriental del casco urbano -excepción hecha de la proyectada y *non nata* Ciudad Jardín

de Levante- al tratarse de una periferia sellada por las rondas y por los polígonos industriales, además de por la existencia de accidentes geográficos limitantes y falta de demanda de suelo en estos sectores.

El centro de gravedad del Plan de 2001 es el sector Noroeste de la ciudad, más allá de la ronda y en el intersticio aún vacío del Cortijo del Cura, así como los terrenos situados al Oeste del Parque Figueroa. En este enorme espacio -ruedo acortijado de inmejorable condiciones ambientales y paisajísticas- se configuraría el abanico urbano actual cuyo ojo es la Glorieta Amadora, su cuerda central la carretera de Villaviciosa y las cuerdas laterales la Avenida del Cañito Bazán y la ronda hacia el Oeste. Los planes parciales aprobados (Ciudad Jardín de Poniente, Huerta de Santa Isabel), el dinamismo, la revalorización de los terrenos, etc. nos dan idea de las estrategias urbanizadoras y de obtención de rentas del suelo a partir de la colonización urbana pionera (edificación de los barrios del Parque Figueroa y Miralbaida) que marcaron la senda de urbanización de varios latifundios del alfoz más próximo.

Con todo, la pieza de suelo más cotizada y emblemática -seguramente- por su extraordinaria situación es la denominada Poniente Sur en el Plan de Ordenación, comprendida entre las carreteras de Palma del Río y del Aeropuerto, al Norte y Sur respectivamente, y las Avenida del Escritor Conde de Zamora y la Ronda Oeste. Hoy se halla en pleno e intenso proceso edificatorio, siendo su puesta en valor todo un ejemplo de las estrategias que gravitan en la construcción de ciudad, pues la aludida pieza de suelo fue declarada no urbanizable por el Plan de 1986, pero su extremo septentrional fue ocupado por unas instalaciones deportivas -aparentemente con esa finalidad sociorrecreativa- que fueron consentidas aunque sancionadas por Disciplina Urbanística. Después, ya aprobado el nuevo Plan, siguió la construcción de un hospital y de un gran supermercado que revalorizaron considerablemente este espacio como área residencial.

Tras veinte años en vigor, el PGOU de 2001 ha completado la transformación urbana proyectada por el Plan precedente y ha desplazado el crecimiento urbano hacia el Noroeste y Suroeste en una proporción inimaginable, por supuesto con unas dotaciones de suelo urbano que se estiman muy superiores a las precisas en un futuro a medio plazo.



Fig. 9.- Ortofoto de Córdoba, 2019. Sector de Poniente Sur
(Instituto Geográfico Nacional)

Con ello se ha contribuido de modo decisivo y hasta determinante a la construcción de una ciudad nueva, que es al tiempo expresión de los grandes logros de todo tipo alcanzados por el urbanismo cordobés y de las paradojas y contradicciones existentes entre la ideología que sustenta el planeamiento y la convergencia de estrategias e intereses de quienes lo ejecutan y quienes finalmente lo viven.

6. LA CIUDAD CONSTRUIDA: UNA CIUDAD NUEVA Y UN FUTURO ABIERTO

Desde mediados del siglo XX la ciudad de Córdoba ha tenido una expansión espectacular, tanto en superficie construida como en número de edificios y viviendas, en una proporción superior a la que cabría esperar del aumento de su población en el mismo periodo de tiempo.

A resultas de ello Córdoba es hoy una ciudad irreconocible desde el punto de partida aludido. Los aspectos cuantitativos del crecimiento urbano han estado acompañados de innumerables mejoras cualitativas en todos los órdenes -viviendas, equipamientos, infraestructuras, etc.- que hacen de ella una ciudad confortable y con niveles de bienestar y calidad de vida muy superiores al promedio de muchas ciudades españolas. Ello se ha logrado a pesar de las duras condiciones socioeconómicas del entorno mediante la ejecución de un planeamiento eficaz, pensado y con claridad en los objetivos a alcanzar. Sus resultados están a la vista y la ciudad construida en los últimos setenta años será marca para los tiempos venideros.

Córdoba es hoy una ciudad nueva, con un núcleo antiguo y una extensión muy grande, que hasta puede considerarse desmesurada. En efecto, la superficie sobre la que se asienta el casco y el número de viviendas construidas -que siguen desocupadas en una proporción mayor de la deseable mientras prosigue a buen ritmo la construcción de otras nuevas- parecen excesivas. Este hecho responde a una construcción innecesaria desde el punto de vista de la provisión de viviendas, pero justificado por la lógica de la urbanización como recurso económico, con los beneficios sectoriales del lucro económico y los sociales del mantenimiento o creación de puestos de trabajo. Esta ha sido una de las premisas sustentantes de los Planes de Ordenación Urbana de 1986 y 2001, en los cuales se optó por construir de nuevo en lugar de reconstruir lo existente, lo cual puede aumentar el deterioro de las partes dañadas e hipotecar *ad futurum* la sostenibilidad de lo realizado por el aumento del costo de mantenimiento, de los servicios, de las distancias a recorrer, de la movilidad, de la pérdida de escala humana, etc. Consecuencia negativa de ello -ya advertida por estudiosos y urbanistas- es que, tal y como empieza a suceder en nuestra ciudad, a la vez que construimos barrios nuevos hemos de atender el deterioro y reequipamiento de los construidos pocos años antes.

Es así que la ciudad de Córdoba se reconoce hoy morfológicamente por sus grandes piezas urbanas dispuestas en una aureola concéntrica en la que distinguimos el casco histórico y la corona circular ejecutada en los años de vigencia de los Planes de Ordenación de 1958, 1986 y 2001, cada una de ellos con tipologías edificatorias preferentes.

La eliminación el ferrocarril contribuyó de modo decisivo a la configuración de la nueva ciudad, que tiene actualmente su principal área de expansión hacia el Noroeste y Oeste, hacia una periferia que conforme a lo planeado está adquiriendo funciones de "centralidad" para contrarrestar su marcado carácter residencial.

La ciudad de Córdoba está abierta hacia el futuro y hacia el territorio, aunque a consecuencia de la expansión urbana y de sus dinámicas internas padezca el lastre en su término municipal de un desproporcionado número de parcelas y edificaciones fuera de ordenación y por otra parte, el dolor de un casco histórico aquejado de despoblación, abandono y procesos de banalización y gentrificación que lo comprometen.

Es preciso proseguir los estudios para comprender en profundidad lo que ha sucedido en Córdoba y el significado de la expansión urbana reciente, conscientes de que la realidad es el presente y que éste hemos de proyectarlo hacia el futuro de modo abierto e inteligente.

BIBLIOGRAFÍA

ABAD RUIZ, F.- *La barriada de Cañero. Una pieza singular en el desarrollo urbano de Córdoba*. Córdoba, 2016. Utopía Libros. 414 págs.

AYUNTAMIENTO DE CÓRDOBA.- *Plan General de Ordenación Urbana de 1958*. Ejemplar dactilografiado, s/n. 1958.

____ *Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba 1986*. Gerencia de Urbanismo, Gerencia de Urbanismo. Copistería de Córdoba, 1986. 694 Págs. + planos.
https://www.gmucordoba.es/plan-general-de-ordenacion-urbana-1986-pgou-1986

____ *Revista El Pregonero. Casco Histórico*. Núm. 76, Enero, 1989.

____ *Revista El Pregonero. Córdoba, ciudad histórica.* Núm. 80, Diciembre, 1989.

____ *Revista El Pregonero. Los barrios de Córdoba.* Núms. 93 y 94, Diciembre, 1992 y Marzo, 1993.

____ *Córdoba: Patrimonio de la Humanidad. Bases para la protección y difusión del Patrimonio histórico de Córdoba. Córdoba*, Imprenta san Pablo, 1995, 155 págs.

____ *Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba 2001 PGOU´01*. Gerencia de Urbanismo. *https://www.gmucordoba.es/urbanismo/plan-general-de-ordenacion-urbanistica-pgou*

____ *Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Córdoba PEPCH´01*. Gerencia de Urbanismo. *https://www.gmucordoba.es/casco-historico/plan-especial-de-proteccion-del-casco-historico-pepch-01*

CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.J.- "Las ciudades españolas Patrimonio de la Humanidad a través de su planeamiento especial". En *Córdoba, Patrimonio Cultural de la Humanidad. Una aproximación geográfica*, pp. 53-84.

CASAÑO SALIDO, C.- *El libro de la Estación.* Córdoba, Servicios Reunidos Andaluces, 1986. 101 págs.

CASTILLA DEL PINO, C.- "Apresúrese a ver Córdoba". *Rev. Triunfo*, Nº 538, Enero, 1973, pp. 20-23.

GARCÍA MOLINA, J.A.- "Los barrios de la periferia cordobesa". En LÓPEZ ONTIVEROS, A. y VALLE BUENESTADO, B.- *Córdoba capital. Vol. 3. Geografía*. Córdoba, Caja Provincial de Ahorros, 1994, pp. 299-327. 367 págs.

____ "La declaración de ruina como mecanismo de transformación del casco histórico de Córdoba". En *Córdoba, Patrimonio Cultural de la Humanidad. Una aproximación geográfica*, pp. 149-176.

GARCÍA VÁZQUEZ, C.- *Teorías e historia de la ciudad contemporánea.* Barcelona, Ed. Gustavo Gili, 2016. 207 págs.

____ *La ciudad hojaldre: Visiones urbanas del siglo XXI.* Barcelona, Ed. Gustavo Gili, 2004. 232 págs.

GARCÍA VERDUGO, F. R.- "Las propuestas de Ensanche de la ciudad de Córdoba". *Estudios Geográficos*. Nº 182-183. 1986, pp. 149-172.

____ *Córdoba, burguesía y urbanismo: Producción y propiedad del suelo. El sector de Gran Capitán (1859-1936)*. Ayuntamiento de

____ "La expansión de Córdoba en el siglo XX". En LÓPEZ ONTIVEROS, A. y VALLE BUENESTADO, B.: *Córdoba capital. Vol. 3. Geografía*. Córdoba, Caja Provincial de Ahorros, 1994, pp. 253-280. 367 págs.

____ "El casco histórico en la estructura urbana de Córdoba". En LÓPEZ ONTIVEROS, A. y VALLE BUENESTADO, B.- *Córdoba capital. Vol. 3. Geografía*. Córdoba, Caja Provincial de Ahorros, 1994, pp. 281-298. 367 págs.

____ "Breve aproximación al proceso de declaración del entorno de la Mezquita-Catedral como Patrimonio cultural de la Humanidad". En *Córdoba, Patrimonio Cultural de la Humanidad. Una aproximación geográfica*, pp. 85-88.

____ "Los inicios del pensamiento conservacionista del casco histórico de Córdoba". En *Córdoba, Patrimonio Cultural de la Humanidad. Una aproximación geográfica*. Págs. 119-138.

GARCÍA VERDUGO, F.R. (Ed. †).- *Francisco Azorín Izquierdo. Arquitectura, urbanismo y político en Córdoba (1914-1936)*. Universidad de Córdoba, Servicio de Publicaciones, Grupo ARCA, 2005, 308 págs.

GONZÁLEZ MARTÍNEZ, N.- "Memoria acerca de algunas condiciones sanitarias de la ciudad de Córdoba". En GARCÍA VERDUGO, F.R.: "Textos para la historia del urbanismo contemporáneo en Córdoba". *Revista el Pregonero*, Nº 80, pp. 23-28.

LÓPEZ ONTIVEROS, A. y NARANJO RAMÍREZ, J.- *Córdoba, Patrimonio Cultural de la Humanidad. Una aproximación geográfica*. Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba, Gerencia de Urbanismo, 1996. 256 págs.

MARTÍN LÓPEZ, C.- *Córdoba en el siglo XIX. Modernización de una trama urbana*. Ayuntamiento de Córdoba. Gerencia de Urbanismo. Córdoba, 1990. 547 págs.

____ "Análisis urbanístico del entorno de la Mezquita-Catedral de Córdoba declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad". En *Córdoba, Patrimonio Cultural de la Humanidad. Una aproximación geográfica*, pp. 89-118.

MOYA MILANES, P.- "La incrustación del ferrocarril en el urbanismo de Córdoba. Pasado y futuro de su ubicación desde una perspectiva geográfica". *Axerquia*. Revista de Estudios Cordobeses. Diputación Provincial de Córdoba. Nº 2. 1981, pp. 105-128.

NARANJO CORDOBÉS, L. *et al*.- *Córdoba, ciudad Patrimonio. Itinerarios didácticos*. Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba, 2010, 108 págs.

PÉREZ GÁLVEZ, I. Mª.- "Análisis del Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba e 1958". En *Miscelánea Geográfica en Homenaje al Profesor Luís Gil Varón*. Córdoba, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, Estudios de Geografía, Núm. 8, 1994, pp. 233-252. 351 págs.

____ "Problemática y concepción actual de los cascos históricos". En *Córdoba, Patrimonio Cultural de la Humanidad. Una aproximación geográfica*, pp. 9-30.

SARMIENTO MARTIN, E.- *La Electromecánica, una gran industria cordobesa*. Caja Provincial de Ahorros, Córdoba, 1992. 246 págs.

TORRES MÁRQUEZ, M.- "La transformación de los ruedos huertanos en la ciudad de Córdoba (España). Su inclusión en la Zona Regable del Guadalmellato y desaparición en la segunda mitad del siglo XX". En *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. Nº 42, 2006, pp. 229-254.

TROITIÑO VINUESA, M.A.- "Las ciudades españolas Patrimonio de la Humanidad". *Córdoba, Patrimonio Cultural de la Humanidad. Una aproximación geográfica*. Págs. 1-52.

VALLE BUENESTADO, B. et al.- *"*Inmigración y dinámica espacial de la población en la ciudad de Córdoba*". Actas del XI Congreso Nacional de Geografía.* Asociación de Geógrafos Españoles. Madrid, 1989, pp. 201 212.

VALVERDE FERNÁNDEZ, F., LOMA RUBIO, M. y SEQUEIROS PUMAR, C.- *Las plazas del casco histórico de Córdoba*. Córdoba, Servicio de Publicaciones, Universidad de Córdoba, 2007, 287 págs.

YLLESCAS ORTIZ, M.- "Arquitectura vernácula y reforma de fachadas en Córdoba a principios del siglo XX". En *Córdoba en la Historia: La construcción de la urbe*. Actas del Congreso celebrado en Córdoba 20-23 de Mayo de 1997. Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba /Fundación "La Caixa" / Universidad de Córdoba, 1999, pp. 495-500. 544 págs.

CÓRDOBA Y SUS BARRIOS HACIA EL FUTURO: EL ACTUAL PLANEAMIENTO URBANO

LUIS VALDELOMAR ESCRIBANO
Arquitecto

INTRODUCCIÓN

En 1958 se aprueba el "Plan General de Ordenación de la ciudad de Córdoba", redactado por el arquitecto municipal José Rebollo. A comienzos de los 80, ya en la etapa democrática Córdoba revisa su ordenación urbanística general por razones de próxima obsolescencia y políticas, aprobándose el 1 de agosto de 1986 la primera Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, dirigida por los arquitectos Juan Cuenca, Guillermo Díaz y Pedro Bermúdez. La vigencia del Plan del 86 se prolongará hasta fines de 2001, al aprobarse el 21 de diciembre de ese año la segunda revisión del PGOU, aún hoy vigente. La redacción del Plan de 2001, iniciada en 1996 producto de la favorable evolución de las principales propuestas del plan anterior, corrió a cargo de un equipo pluridisciplinar dirigido por el arquitecto José Seguí.

En este texto realizaremos una exposición sucinta de los principales hitos del proceso de transformación urbanística que experimenta Córdoba desde 1958, año en el que se aprueba el primer planeamiento que establece una ordenación urbanística del municipio en su conjunto, hasta nuestros días.

Nos centraremos en el crecimiento residencial programado del núcleo principal, pues a este ámbito pertenece la extensión ejecutada en el contexto de un urbanismo canónico, concerniendo -por compleja y extensa- al ámbito de estudios y trabajos más sistemáticos y específicos, tal vez académicos, documentar con detalle y en todas sus facetas la cultura urbanística reciente del municipio de Córdoba.

EL PLAN GENERAL DE 1958

El Plan del 58 se redacta según lo previsto en la Ley de 12 de mayo de 1956 sobre régimen del suelo y ordenación urbana, que en su expo-

sición de motivos reconoce la necesidad de planificar las ciudades con anterioridad a su crecimiento. Debe tenerse en cuenta el contexto socio económico nacional de las décadas de los 50 y 60, caracterizadas por un importante crecimiento económico y demográfico, producto del ciclo político aperturista que siguió desde 1951 a la autarquía de los 40.

La población de Córdoba crece entre 1950 y 1960 de 165.000 a más de 198.000 habitantes, lo que supone más de un veinte por ciento. Para comprender la necesidad y la lógica del proceso evolutivo urbano que describiremos, debemos saber que la población de Córdoba incluso llega casi a duplicarse desde 1950 a 2010 (crece de 165.000 a más de 328.000 habitantes), progresión que se produce de forma más acentuada y constante durante las cuatro primeras décadas (entre 1950 y 1990 sube de 165.000 a 310.000 habitantes), ralentizándose entre 1990 y 2010, año en el que se superan los 328.000 habitantes. A partir de 2010 se invierte la tendencia, manteniéndose hasta 2019 un leve decrecimiento poblacional interanual, cifrándose la población actual en algo más de 325.000 habitantes.

Por tanto, el Plan del 58 se desarrolla en una etapa de gran crecimiento demográfico que exigirá la adecuada respuesta urbanística. Según rememora el propio Rebollo[1], "para darnos cuenta de lo que nos esperaba al alcalde, al Ayuntamiento y a todos los que trabajábamos en su desarrollo, debo señalar que Córdoba pasó de 150.000 habitantes en 1955 a 300.000 cuando me jubilé en 1984".

Para hacernos una idea del contexto geográfico, nos remitimos al magnífico análisis que, de la situación de partida, nos ofrece Torres Márquez[2] en su trabajo "La transformación de los ruedos huertanos de la ciudad de Córdoba (…)", cuyos enunciados subyacen a lo largo de este texto, del que transcribimos las siguientes reflexiones:

[1] Peña Amaro, A., Díaz López, J., Daroca Bruño, F. (1999): JOSÉ REBOLLO DICENTA. *Catálogo de obras y proyectos* (1999), publicado por la Demarcación en Córdoba del Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental.

[2] TORRES MÁRQUEZ, M. (2006): "La transformación de los ruedos huertanos de la ciudad de Córdoba (España). su inclusión en las zonas regables del Guadalmellato y desaparición en la segunda mitad del siglo XX", reproducido en el Boletín de la A.G.E. Nº 42 -2006.

Una vez finalizada la Guerra Civil y transcurridos los difíciles años que la sucedieron, no cabe duda de que la situación sociodemográfica, económica y geográfica favoreció la propagación de los usos no agrícolas en el cinturón periurbano de la ciudad, prolongándose dicho fenómeno durante los años cincuenta y sesenta, y dilatándose en el tiempo hasta el momento actual.

El crecimiento demográfico de la ciudad o las condiciones laborales de la población convertirán a Córdoba en un foco de absorción poblacional con pocas posibilidades de asimilar tal crecimiento, tanto por falta de viviendas como por la carencia de un mercado laboral dinámico y flexible. El escaso número de viviendas y la debilidad económica de la crecida población no tardarían en propiciar un alza espectacular de la vivienda marginal, precaria e insalubre, así como la proliferación de los chozos y chabolas en las márgenes del casco urbano, junto a los caminos que partían de él o en las márgenes de los arroyos que bajaban de la Sierra y desembocaban en el Guadalquivir.

La referida carencia de viviendas no tardaría en provocar la movilización de la municipalidad, el Instituto Nacional de la Vivienda (INV) o ciertas sociedades benéficas de origen seglar o eclesiástico. Sus iniciativas, unidas al desarrollo de la Ley del suelo de 1956 y al primer PGOU de la ciudad de 1958, propiciarán la consabida expansión, eminentemente residencial, el aumento del número de viviendas y, al mismo tiempo, una importante oferta laboral vinculada al importante sector de la construcción.

A todo ello hemos de sumar las propias características del medio que sirvió de soporte al desarrollo periurbano de la ciudad, un ruedo tradicionalmente agrícola con peculiaridades físicas y humanas que favorecieron su cambio de aprovechamiento. La idónea topografía del ruedo, la disponibilidad de aguas subterráneas o la presencia de un parcelario atomizado de huertas y pequeñas hazas, con predominio de la explotación indirecta y propietarios rentistas, convirtieron al perímetro agrícola de la ciudad en un magnífico ámbito de centrifugación urbana que, a su vez, propició un profundo cambio en sus usos y en su paisaje tradicional.

Ciertamente, rodeando a su recinto antes amurallado, desde principios del siglo XX y hasta la década de los 50 Córdoba cuenta con un cinturón verde relativamente intacto formado por una franja de huertas destinadas a policultivos de frutales, hortalizas y flores que se comercializaban en el mercado local. Existían también explotaciones ganaderas y granjas en el ruedo huertano, que se extendía sobre terrenos de suave topografía. Se trataba de un tejido mixto, agrario-urbano, en el que la transición entre los medios urbano y rural era gradual: se entreveraban áreas netamente rurales con viviendas y chozos dispersos, asentamientos periféricos formados por agrupaciones de casas baratas, algunos planificados, y conjuntos singulares de edificaciones (cuarteles, edificios religiosos, cementerios, industrias…).

Nos cuenta Torres Márquez que un estudio realizado para el Guadalmellato en 1932 dividía el ruedo huertano de Córdoba en cuatro sectores, dos situados al este de la ciudad y los otros dos a poniente del casco urbano. En el ruedo oriental predominaban las parcelas de cultivo inferiores a 10 hectáreas, si bien existían latifundios, como el Cortijo del Arenal, con más de 200 hectáreas. El ruedo occidental se caracterizaba por la existencia de un buen número de pequeñas propiedades, a las que se unían parcelas de más de 10 hectáreas y menos de 50, como El Tablero, la Huerta Figueroa, la Huerta de Santa Teresa o el Cortijo de Lubián. También existían propiedades de más de 100 hectáreas, como la Alameda del Obispo, o las tierras ocupadas por las instalaciones industriales de Electromecánicas. El proyecto de regadío del Guadalmellato incluye las tierras del ruedo de huertas de Córdoba dentro de sus límites.

Contamos con la elocuente ortofotografía del Vuelo Americano de 1956 (de obligada consulta), realizada con fines militares durante la Guerra Fría, que nos recuerda cómo era la ciudad de Córdoba justo antes de la irrupción de la etapa desarrollista (1959-1975) y de la entrada en escena del planeamiento general. Vemos que en 1956 la ciudad venía constituida por un sistema polinuclear de asentamientos; uno principal, formado por la envolvente de la ciudad histórica y sus ensanches; otros secundarios, diseminados en el ruedo urbano junto a principales vías de acceso a la ciudad, algunos de vivienda marginal. Vemos en la foto, con particular nitidez en la zona sur del ruedo oriental, que las huertas conformaban un parcelario menudo, irregular y laberíntico de campos confinados, muchos de ellos, por su posición

aneja a caminos, idóneos para su colonización no planificada con usos urbanísticos.



Ortofotografía de la USAF de 1956

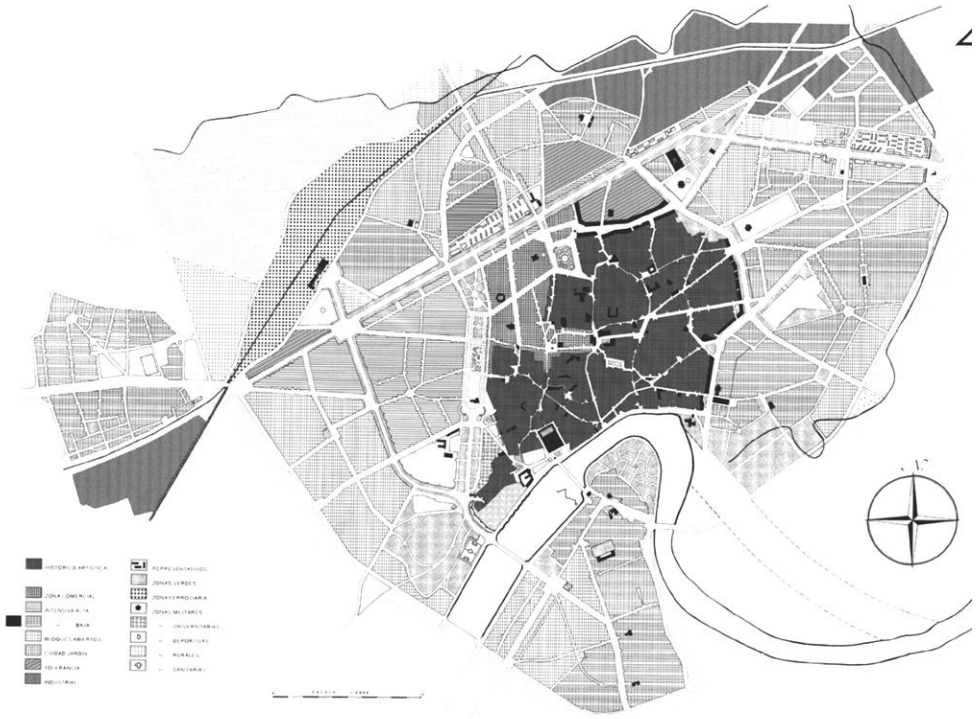
Una visión más cercana de la fotografía del 56 nos permite identificar los primeros ensanches: Tejares y Cercadillas (Córdoba demuele sus murallas y puertas durante los siglos XVIII y XIX, ejecutándose rondas y avenidas periféricas que permiten las primeras incursiones urbanas extramuros. En 1859 había llegado el ferrocarril y se había construido la estación, nueva puerta principal de la ciudad, desplazándose su centro hacia el norte); los cementerios de San Rafael (al que vemos adosado el barrio de Cañero) y de la Salud; los primeros asentamientos que, con el transcurso del tiempo, darán lugar a barrios como Colonia de la Paz, Olivos Borrachos, Sagrada Familia, Huerta de la Reina, parte de Valdeolleros, Zumbacón o Viñuela-Rescatado; los

cuarteles de Cercadillas y de Lepanto; la Facultad de Veterinaria; el Hospital Militar; la Electromecánicas. Más difusas quedan retratados, por escasa consolidación, grandes barrios como Ciudad Jardín (su ejecución se desarrolla entre 1935-73) o el Brillante, del que vemos sus primeras retículas y ejemplos de villas aisladas anejos a la carretera de Villaviciosa, a ambos lados de las misma. Relativamente alejados de este modelo inicial de ciudad compacta, destacan, por su escala y contundencia formal, los barrios de Fray Albino y Cañero, actuaciones planificadas y ejecutadas de forma conjunta e integral (urbanización y edificaciones) a fines de los 40 y principios de los 50 a iniciativa del Patronato Benéfico de la Sagrada familia para proporcionar viviendas sociales a familias que vivían en situación precaria.

Reseña especial merece el barrio de Cañero (1.856 viviendas, 72 locales comerciales, dos grupos escolares, una iglesia y un cine-teatro construidos sobre 8 huertas que ocupaban 33 hectáreas de superficie), proyectado íntegramente por el arquitecto diocesano Carlos Sáenz de Santamaría y ejecutado entre 1951 y 1956 con el objetivo de dar respuesta habitacional al crecimiento demográfico natural y al proceso de inmigración campo-ciudad que se venía produciendo. La acertada ordenación formal y funcional de su entramado urbanístico, la racionalidad y centralidad de sus espacios y edificaciones de uso público (sin entrar a valorar la proporción de los espacios libres y equipamientos, pues las necesidades sociales de la época, la regulación legal y las condiciones de contexto físico eran otras) o su cuidada arquitectura (hoy parcialmente conservada pese a las naturales transformaciones que ha sufrido el caserío a lo largo del tiempo), son factores que han conferido a este barrio un marcado carácter propio y un atractivo del que carecen otros fragmentos urbanos también de ejecución conjunta de esa etapa y más recientes.

El Plan del 1958 establece las estrategias de crecimiento urbano necesarias para canalizar las demandas de la nueva realidad iniciada a fines de los 50. Asignando al recinto histórico el papel de centro funcional y geográfico de la ciudad futura y apostando por un modelo de ciudad compacta, el Plan define una expansión periférica residencial generosa en mancha de aceite que se extenderá, por lógica topográfica y urbanística, sobre el ruedo huertano, escogiéndose el canal del Guadalmellato como límite norte de la ciudad densa y del resto de usos

urbanísticos, desarrollándose al norte de este elemento lineal sólo tejidos residenciales de viviendas aisladas.



Plan General de 1958

En su propuesta de zonificación, el Plan distingue entre zonas lucrativas (Histórico Artística, Comercial, Residencial Intensiva Alta, Intensiva Baja, Bloques Abiertos y Ciudad Jardín, Tolerancias e Industrial) y dotacionales (Zona -de edificios- Representativos, Zonas Verdes, Zona Ferroviaria, Zonas Militares, Zonas Universitarias, Deportivas, Rurales y Sanitarias), vertebrándolas mediante una estructura viaria básica formada por grandes avenidas (Gran Vía Parque, Carlos III, Ollerías, de Barcelona y de Libia) y dos nuevos puentes sobre el río Guadalquivir: uno, coincidente con el actual Puente del Arenal, dispuesto en prolongación de un vial principal (hoy ronda sureste) diseñado como límite del crecimiento por Levante; el otro, aún no ejecutado pero importante para la cohesión social de los barrios del

sur, coincidente con el que denominaremos Puente de Loyola, trazado en prolongación de una vía básica (la calle Motril) que limitaba la extensión de los barrios de Poniente y Sector Sur.

Se trata de un plan de manchas y esquemas estructurantes de ordenación que será desarrollado a través de actuaciones posteriormente delimitadas que recibirán ordenación pormenorizada de planes parciales de ordenación, naciendo con la ejecución de las propuestas nuevos grandes barrios en la periferia contigua a la envolvente urbana. Este proceso de expansión urbana servirá además para resolver la integración en la ciudad de numerosos asentamientos secundarios y conjuntos edificados relevantes preexistentes en el ruedo, que hallarán reconocimiento en la ordenación urbanística mediante la técnica de la calificación.

Muestras principales del proceso de crecimiento vivido en los 60 y 70 son, entre otros, los barrios de Parque Cruz Conde, Sector Sur, Fuensanta-Santuario, Huerta de la Marquesa-Poligonete, Parque Figueroa (si bien éste se extiende sobre suelos de reserva ferroviaria según el Plan) o Fátima y Levante, que deben su origen a la ejecución de la ordenación que nos ofrece el Plan Parcial de Ordenación del Polígono de Levante (Rebollo, 1962), que basa su ordenación en los siguientes tres argumentos: crear nuevo suelo urbano necesario para el crecimiento de la ciudad, conservar lo ya construido siempre que dispusiera de la calidad mínima exigida (Levante absorbe, integra y reconoce las tramas y edificaciones residenciales preexistentes en la zona), y adoptar como eje de comunicación y delimitación la apertura de la Avenida de Carlos III.

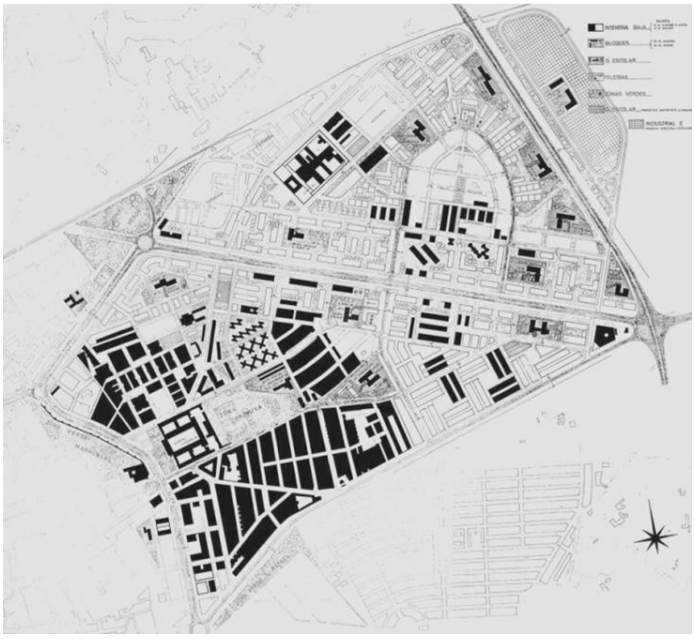
Todos los desarrollos del Plan del 58 dan protagonismo -para nuevas implantaciones- a las tipologías de bloque o edificación abierta tomadas del Movimiento Moderno, frente a anteriores propuestas de crecimiento en ciudad jardín. En 1933 se celebra el IV CIAM, que dará lugar a la Carta de Atenas, publicada en 1942 por Le Corbusier, en la que se recogen los ideales del Movimiento Moderno, de cuya llegada tardía a España surgirán planteamientos urbanísticos, también en Córdoba, más “humanistas e higienizantes”. Le Corbusier proponía un seductor modelo de ordenación basado en la implantación respetuosa, sobre un “manto verde”, de bloques aislados de viviendas elevados sobre *pilotis*, conectados entre sí por viales también elevados para no interrumpir la continuidad del manto.



USAF 56



Años 70



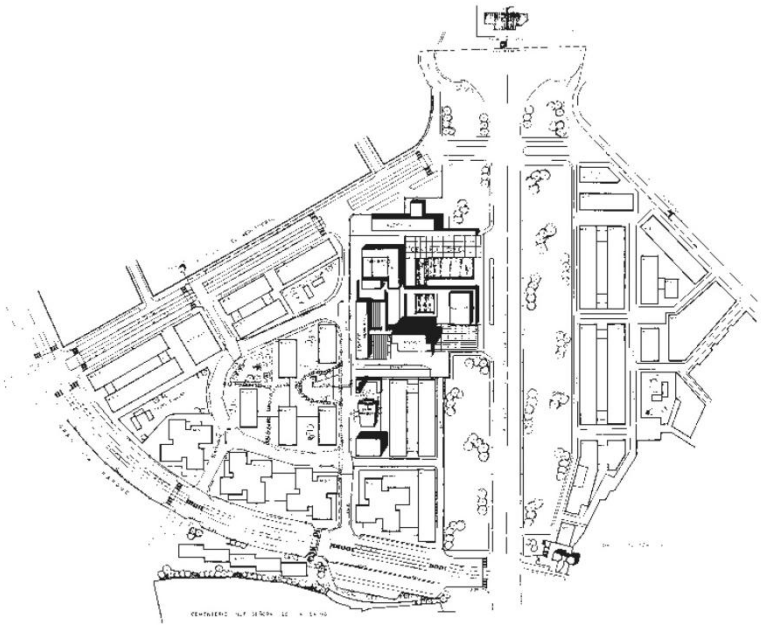
Plan Parcial de Ordenación del Polígono de Levante

Pero la Ley del suelo de 1956 incorpora un cambio relevante en relación con la gestión urbanística de los procesos de transformación de las ciudades, que se aplicará al crecimiento urbano en una primera etapa de la nueva cultura urbanística que vivimos desde los 60: como regla general corresponderá a los propietarios el deber de costear las obras de urbanización a cambio de las plusvalías producto de las actuaciones. Por tanto, en el diseño de toda actuación urbanística que deba ser impulsada, financiada y ejecutada por los particulares, por así haberlo establecido el Plan, se ha de garantizar el justo equilibrio entre las rentabilidades sociales y ambientales que legitiman la propuesta de ordenación, y las lucrativas que viabilizan su ejecución, tanto la urbanización del suelo como la edificación de los solares, puesto que los particulares habrán de ejecutar dicha urbanización a cambio de un nivel razonable de plusvalías.

Por lo que hacer ciudad, cuando corresponde a los particulares costear la urbanización, y así lo contempla la Ley del 56 como opción primera, ha de ser económicamente viable, debiendo generarse en el proceso suficientes rentabilidades productivas. Esta circunstancia comportó en el urbanismo local la revisión del concepto *lecorbusierano*, que se adapta por razones de viabilidad económica, ejecutándose en nuestra ciudad numerosas actuaciones edificatorias de diferente escala de conformidad con las siguientes determinaciones de la ordenanza de bloque abierto: las edificaciones han de implantarse separadas, entre sí y de los linderos privados, debiendo quedar libre el sesenta por ciento de la superficie privada de la parcela, no pudiendo estar limitado el uso y disfrute público de dicho espacio no edificado, correspondiendo a los propietarios mantenerlo en condiciones de seguridad, salubridad y ornato.

Como ejemplos destacados de la aplicación con acierto de modelos de ordenación en bloque abierto citaremos los siguientes: en el caso de grandes conjuntos destaca el Parque Figueroa, actuación autónoma promovida por la Caja Provincial de Ahorros a través de la Constructora Benéfica de Viviendas, obra de los arquitectos De La Hoz, Olivares y Chastang. Se desarrolla sobre las 18 hectáreas de terrenos alejados de la ciudad (la Huerta Figueroa) en los que se edificaron 2.160 viviendas en bloque en H distribuidas en torno a un ágora de usos múltiples. Otro ejemplo sería la ordenación del entorno de la Avenida del Conde de Vallellano, plan urbanístico de 1965 de Rebollo Dicenta,

con su imponente eje viario flanqueado por generosas zonas verdes, su Centro Cívico representativo formado por nuevos equipamientos (Gobierno Civil, Juzgados, Delegaciones Ministeriales, etc.) y sus nuevos barrios residenciales, parcialmente ordenados y edificados con modelos y tipologías de bloque abierto.



Ordenación del entorno Avenida Conde de Vallellano

Como proyecto sobresaliente por la singularidad y acierto de su arquitectura añadiremos el conjunto de cuatro bloques abiertos de viviendas sociales en forma de Y "El Caracol". Situado en la avenida de Cádiz, promovido por el Sindicato Vertical en 1958 y obra del arquitecto Víctor Escribano Ucelay, recibe el nombre de la escalera central de planta circular de cada bloque, comunicada en cada nivel, a través de puentes pasarelas, con los volúmenes que albergan las viviendas. La contemplación del espacio central común de este proyecto, poco conocido, causa sorpresa al visitante.

Desde hace décadas las propuestas de ordenación en Edificación Abierta vienen siendo descartadas para nuevas implantaciones por funcionamiento deficiente, limitándose la aplicación de la ordenanza

diseñada en su momento al reconocimiento de preexistencias edificadas en desarrollo del Plan del 58, hoy todas en suelo urbano consolidado, algunas en proceso de mutación tipológica. Como ejemplo, ya en los 80 y en sustitución de asentamientos existentes de casas prefabricadas y con ordenaciones en Manzana Cerrada singulares por la apertura al viario circundante de sus patios interiores para un mayor control social de los espacios, se ejecutan en desarrollo del Plan de las 58 barriadas sociales como las Moreras o las Palmeras, dando respuesta a un problema habitacional de las clases más desfavorecidas.

En el capítulo de lo que podríamos denominar Proyectos de Ciudad, el Plan del 58 ya contemplaba en su planimetría la integración en la malla urbana de los terrenos históricamente ocupados por el ferrocarril, planteando el desplazamiento hacia el norte de su trazado (el Plan plantea el traslado de la estación al extremo norte de una prolongación proyectada de Gran Vía Parque), buscando la cohesión social de los barrios del norte del haz ferroviario, históricamente desplazados y aislados. Con una solución técnica distinta e impulsada por los plazos perentorios de las obras del AVE para la Exposición Universal de Sevilla de 1992, esta principal transformación urbanística ya pensada en 1958 no llegará a culminarse hasta diciembre de 2001 en desarrollo de una innovación del Plan General de 1986, comprobándose la complejidad y los largos tiempos inherentes al proceso de construcción de la ciudad.

El crecimiento urbano previsto por el Plan del 58 se ejecuta de los 60 a los 80 en su práctica totalidad, dando respuesta con éxito a las urgentes necesidades de vivienda de una población cordobesa que crecerá en más de 100.000 habitantes (de 198.000 a más de 300.000), por crecimiento vegetativo y migraciones campo-ciudad, durante sus 28 años de vigencia. Comprobamos que, aplicando una ratio teórica de 4 habitantes por vivienda, en desarrollo del Plan debieron edificarse al menos 25.000 viviendas.

Este proceso de expansión urbana supondrá la desaparición del histórico ruedo irrigado de la ciudad, con especial afección a los ruedos este y oeste por sus favorables condiciones geográficas, históricas y socioeconómicas, con la consiguiente transformación paisajística irreversible del entorno periurbano. Quedarán como recuerdo en la

toponimia urbana los nombres de algunas de las antiguas huertas sobre las que se produjeron crecimientos residenciales.

Pese al marco normativo-legal de la época, constituido por la Ley del 56 y el Plan del 58, la colonización urbana del ruedo se producirá de forma relativamente descompensada, desordenada y caótica, coexistiendo durante el proceso de expansión, muy dilatado en el tiempo, los asentamientos aislados de casas baratas preexistentes, los conjuntos edificados relevantes, solares edificados, en proceso de construcción y por edificar, y antiguas huertas que, ante el nuevo escenario especulativo propio del periodo desarrollista, no tardarían en abandonarse a su suerte a la espera de un destino más lucrativo, convirtiéndose en eriales que afearán temporalmente la nueva ciudad que surgía extramuros.

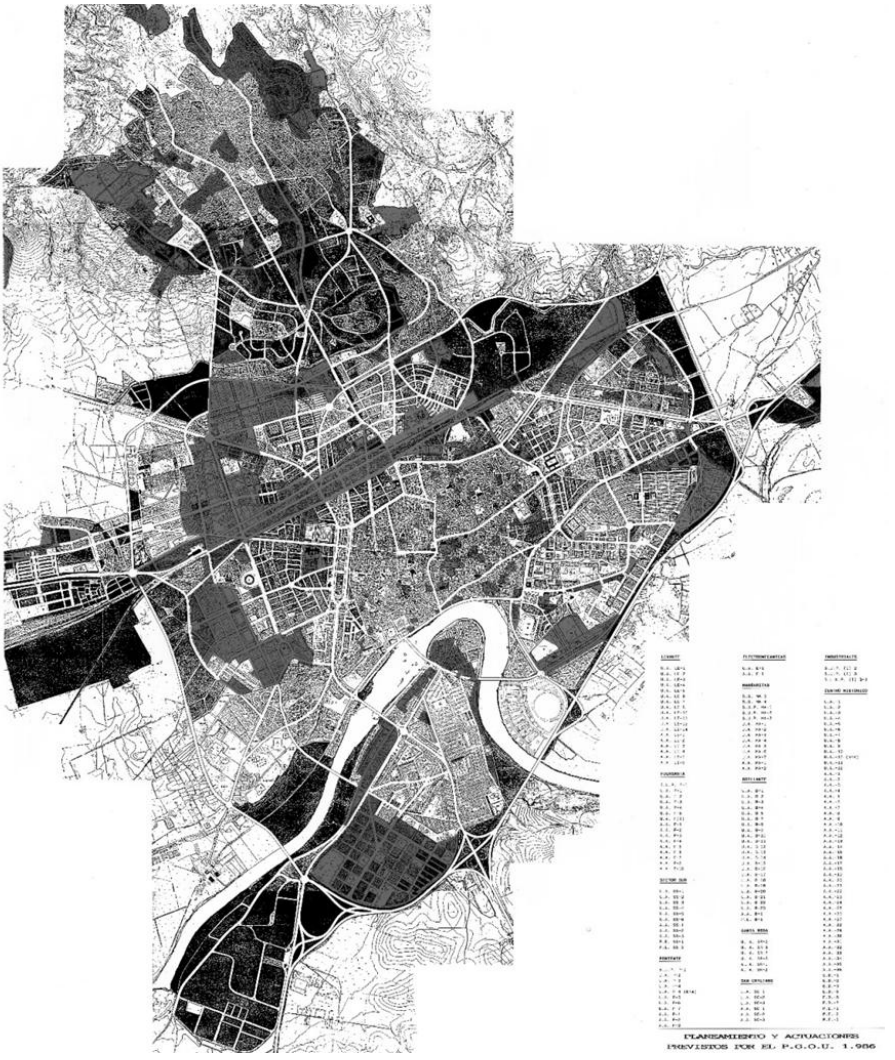
Como consecuencia, de los 60 a los 80 la envolvente urbana verá acentuada su geometría irregular. Córdoba mantendrá, con excepciones (Parque Figueroa, que nace aislado y desconectado), su carácter de ciudad compacta, pero, en su proceso de expansión periférica resultarán entrantes y salientes en sus bordes sentándose las bases del discurso justificativo de las políticas de crecimiento urbano del Plan General de 1986.

EL PLAN GENERAL DE 1986

El 3 de abril de 1979 se celebran las primeras elecciones municipales de la etapa democrática, iniciándose a principios de los 80 la Revisión del Plan por razones de cercana obsolescencia y políticas: los Ayuntamientos democráticos querían contar con ordenación urbanística general adaptada a los nuevos tiempos. El 1 de agosto de 1986 se aprueba la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, cuyas determinaciones de mantienen vigentes durante más de 15 años, hasta la entrada en vigor de la Revisión de 2001 del Plan.

La población de Córdoba mantiene durante los años 80 un ritmo razonable de crecimiento, creciendo desde los más de 284.000 habitantes contabilizados en 1981 hasta más de 310.000 en 1991, ralentizándose el crecimiento durante los años 90, registrándose 314.000 habitantes en 2001.

El Plan del 86, apostando con firmeza por la ciudad compacta, mantiene la política de crecimiento residencial característica de la etapa anterior, delimitando y definiendo una serie de actuaciones de extensión urbana a lo largo del borde de la envolvente de ciudad heredada, para la articulación de tramas, el relleno de vacíos y el cierre de discontinuidades, optando por la asignación de usos e intensidades coherentes con los dominantes de las preexistencias contiguas.



Plan General de 1986

Al igual que el Plan anterior, el Plan del 86 escoge el canal del Guadalmellato como límite norte de la ciudad más densa, complementando las tramas residenciales de baja densidad del Brillante con nuevos crecimientos de borde para su regularización geométrica. Se trata de un Plan de propuestas muy definidas. Las diferentes actuaciones previstas, de crecimiento en suelo urbanizable o urbano o de consolidación en suelo urbano, se encuentran delimitadas y cuentan con ordenación detallada prediseñada con un nivel de rigidez que excede de las exigencias legales, restando escaso margen de maniobra al posterior planeamiento de desarrollo. Por ello, las ordenaciones que vemos en el plano de ordenación de 1986 prácticamente coinciden con la realidad ejecutada.

El Plan del 86 establece nuevas estrategias de movilidad rodada acordes a la realidad del momento, diseñando un anillo viario de ciudad que llegará a ejecutarse parcialmente en su periodo de vigencia al integrar la nueva circunvalación proyectos estatales como la variante de la A-4 (o ronda sureste, ejecutada en 1986) o la ronda de Levante (2004, que une la N-432 con la A-4). Proyecta el arco viario sur, cuya ejecución en 1992 supondrá la construcción del Puente del Arenal.

Quedarán relativamente alejados de esta ronda urbana los nuevos barrios de poniente (MA-1, MA-3 y P-1) al bordear su trazado el Parque Figueroa, generándose una serie de vacíos inter-ronda en posición idónea para soportar nuevos crecimientos urbanos en el futuro. Los veremos, tras la puesta en servicio -a comienzos del siglo XXI- de la Ronda Oeste de la ciudad, en desarrollo de las previsiones del propio Plan del 86 (E-1) y del Plan de 2001.

Con la ejecución de grandes actuaciones de extensión en suelo urbanizable surgirán principales vías urbanas, como las avenidas de Arroyo del Moro (MA-2 y MA-3) y Arruzafilla (MA-1) o la calle Escritor Conde Zamora (P-1).

Entre el canal y el río, en el irregular territorio rururbano resultante del proceso de expansión periférica anterior y ocupando vacíos óptimos para el crecimiento, se ejecutarán siete grandes actuaciones de extensión residencial en suelo urbanizable: en la franja de poniente, en un primer salto urbano, las actuaciones MA-1 (2.700 viviendas) y P-1 (2.566 viviendas), seguidas de los planes parciales MA-2 (650 viviendas) y MA-3 (1.600 viviendas). Finalmente, ya durante la vigencia del

PGOU de 2001, se ejecutará la actuación E-1 (1.500 viviendas), destinada a la construcción de viviendas protegidas; aislado al sureste de la ciudad, la actuación F-1 (995 viviendas); en la zona central de la ciudad, cruzándola de este a oeste, el Plan RENFE (2.760 viviendas).



A las anteriores actuaciones residenciales hemos de sumar, por gran extensión, al sur del río, la actuación pública en suelo urbano PE SS-5 (1.800 viviendas), crecimiento natural del Sector Sur. La actuación SS-5, en suelo urbano y desarrollada mediante planeamiento especial, supondrá el crecimiento hacia el suroeste de las actuaciones públicas que dieron lugar al barrio del Sector Sur, extendiéndose sobre terrenos delimitados por éste, el trazado de la ronda urbana y la avenida de Cádiz.

El esquema ordenador de la SS-5, ya preestablecido desde el propio Plan General, consiste en una cuadrícula regular de calles formando manzanas cuadradas recortada en sus bordes por la forma de la envolvente de la actuación y anclada al barrio del Sector Sur. El damero se divide en dos partes triangulares semejantes por el trazado diagonal de

la calle Libertador Sucre, usada como eje de simetría, trazada a su vez en simetría del eje formado por las calles Algeciras y Puente Genil, tomando como nuevo eje de simetría el primer tramo de la calle Motril.

Producto de la ordenación descrita, las diferentes manzanas generadas, ya sean edificables residenciales o dotacionales, o no edificables destinadas a parques y jardines públicos, poseen análoga forma geométrica, cuadrada o triangular, según su posición relativa en la actuación. No existe tratamiento formal diferenciado en función de usos urbanísticos del que pudieran derivar rasgos identitarios propios del nuevo barrio o un adecuado nivel de legibilidad de la trama ejecutada.



[1] Colonia Obrera (fines 40) [2] Bloque Abierto (años 60)
[3] Manzana Cerrada (años 90)

Sin negar éxito que la actuación representó en relación con la correcta solución del objetivo perseguido (satisfacer necesidades urgentes de vivienda asequible), nos encontramos ante un ejemplo de ordenación descontextualizada y de difícil lectura por el visitante de los que abundan en el urbanismo de los 80 y 90, caracterizado por la decidida apuesta en el crecimiento por las tipologías de Manzana Cerrada como consecuencia de las disfunciones que ya venía presentando la ordenación en edificación abierta, particularmente en el barrio del Sector Sur, en relación con la construcción y disfrute del espacio de uso público. No podemos obviar el acierto de la ordenación en lo relativo al trazado escogido para la calle Libertador Sucre, que refuerza el nodo ya formado en el encuentro de la avenida de Cádiz, la calle Motril y la calle Algeciras, confirmando y fortaleciendo el papel del Puente de Loyola (previsto desde el Plan del 58) de elemento necesario para la cohesión económica y social de los barrios del sur, Sector Sur y SS-5 (Guadalquivir), acercándolos a la orilla opuesta, cuajada de equipamientos y espacios libres públicos.

Las actuaciones MA-1, MA-2, MA-3, P-1 y F-1 responden a estrategias de relleno de vacíos periurbanos, completando y complementando mallas urbanas, encajando en la envolvente urbana heredada como piezas de un *puzzle*. El Plan del 86, con buen criterio, diseña actuaciones de crecimiento de escala (ninguna supera las 50 hectáreas) y condiciones idóneas para su ejecución jurídica a través del sistema de compensación, no incluyendo en sectores preexistencias integrables. Nos referimos a los asentamientos residenciales dispersos que, anejos a las principales vías de acceso a la ciudad, salpican el ruedo huertano, los cuales se clasifican como suelo urbano y reciben el siguiente tratamiento diferenciado: en el caso de asentamientos cuya morfología básica merece conservación el Plan asigna ordenanzas de reconocimiento, previendo la complementación y regularización de bordes de determinados asentamientos a través actuaciones de nueva urbanización con usos y tipologías semejantes. Para asentamientos de infravivienda, el Plan plantea su sustitución por actuaciones de nueva urbanización con usos y tipologías coherentes con el contexto urbano de referencia.

Todas las actuaciones en suelo urbanizable confían su ordenación interior a cuadrículas racionales, en parte irregulares por necesidades de adaptación a las geometrías de borde y de anclaje a las retículas del

contexto urbano contiguo, pudiendo afirmarse que la ordenación interior de estos desarrollos viene condicionada por la morfología de la ciudad heredada. Esta circunstancia conferirá a los tejidos cierto nivel de singularidad e identidad propia. Es común en las ordenaciones la presencia de grandes bulevares de centralidad urbana, ejes de concentración de parques y equipamientos públicos en posición funcional y accesible (destacan los ejes de centralidades de las actuaciones MA-1, MA-3/E-1 y P-1), generándose barrios legibles que irán madurando y adquiriendo carácter propio.

De entre las actuaciones de extensión del Plan del 86 destaca el Plan Parcial Renfe por su gran calado y principal papel protagónico en el reciente proceso de construcción de Córdoba, resolviendo el problema urbano que, desde 1859, representaba la barrera ferroviaria. Desarrollado y gestionado por la sociedad Telfeco sobre los suelos liberados del ferrocarril debido a la remodelación arterial ferroviaria en Córdoba (1990-2001), que supuso el soterramiento de las vías desde los Santos Pintados hasta la nueva estación de Cercadillas, el objetivo del Plan RENFE será la recuperación para la ciudad de los terrenos, permeabilizando e integrando tramas de barrios, aunque físicamente cercanos, separados *de facto* desde su origen.

El Plan RENFE supondrá la creación de dos grandes vías estructurantes que vertebrarán la ciudad de este a oeste (los viales Norte y Sur) y, sobre todo, de un gran espacio libre lineal dispuesto sobre el trazado soterrado del ferrocarril y conectado con el eje verde formado por los jardines de la Victoria y de la Agricultura que se convertirá en principal elemento de esparcimiento colectivo de la población cordobesa. Se aprovechó el soterramiento para la disposición de un aparcamiento lineal en subsuelo que servirá para paliar las carencias de aparcamiento en superficie que presentaba la zona norte del centro urbano. Se configuró una nueva fachada sur de los barrios del norte del ferrocarril mediante la disposición de nuevas manzanas residenciales, convocándose concursos públicos para garantizar la mejor factura de los proyectos.

Además de estrategias de expansión periférica, el Plan del 86 fomenta la optimización de la ciudad existente definiendo una importante relación de actuaciones de consolidación urbana principalmente para resolver problemas de discontinuidades en la trama procedentes

de la ausencia histórica de integración urbanística de los fragmentos, o de la presencia de vacíos urbanos como consecuencia de la migración de antiguas instalaciones fabriles a posiciones geográficas más funcionales. Destaca la actuación del Chimeneón, ejecutada sobre suelos antes ocupados por una fábrica de aceite localizada extramuros, de la cual se mantendrá como vestigio el elemento que da nombre al barrio, hoy hito referencial del paisaje urbano. Numerosas actuaciones de consolidación verán culminado su proceso de integración en el tejido urbano durante el periodo de vigencia del Plan del 86. Otras no llegarán a ejecutarse por falta de viabilidad económica.

Con 158,5 hectáreas urbanizadas y más de 9.000 viviendas construidas entre las actuaciones MA-1, MA-2, MA-3, E-1 y P-1, el grueso de los crecimientos urbanizables residenciales se concentra al oeste, sobre colindancias urbanas del denominado "abanico de poniente". Tan solo se plantea al este, como crecimiento hacia el sur del barrio de la Fuensanta, el Plan Parcial F-1. La ejecución de la ronda sureste de la ciudad cercenó la posibilidad de crecimiento hacia el este del Polígono de Levante, quedando los suelos del Arenal de la Fuensanta alejados de la ciudad por un viario estructurante poco franqueable. La puesta en servicio de la ronda sureste supondrá además la mejora de las condiciones estratégicas para la implantación de usos urbanísticos productivos sobre terrenos del Arenal, coadyuvando al proceso la atomización parcelaria presente en la zona.



Huertas en el Arenal de la Fuensanta



Ronda sureste y asentamiento industrial

Desgraciada e ineludiblemente, la colonización irregular de antiguas huertas con usos industriales tendrá lugar durante el periodo de vigencia del Plan del 86. Más adelante, el Plan de 2001 tratará de corregir el problema delimitando y definiendo una actuación industrial de regularización, ya iniciada pero no culminada.

En desarrollo del Plan del 86 se urbanizarán en el núcleo principal grandes actuaciones de extensión con una capacidad de partida de más de 14.500 viviendas, todas hoy construidas. A esta cantidad deberá añadirse la capacidad no desdeñable resultante de los procesos de consolidación y crecimiento del núcleo principal mediante actuaciones de transformación urbanística en suelo urbano.

Como novedad frente a los crecimientos del Plan del 58, los espacios libres y equipamientos públicos de todos los crecimientos residenciales anteriores se dimensionan en función del número de viviendas, en cumplimiento de las prescripciones del Reglamento de Planeamiento de 1978, respetando las densidades escogida el máximo legal no excepcional de 75 viviendas/hectárea (la densidad más alta es 69,9 viviendas/ha. en el P-1), surgiendo nuevos barrios que ofrecerán un adecuado nivel de calidad de vida a la población residente.

EL PLAN GENERAL DE 2001

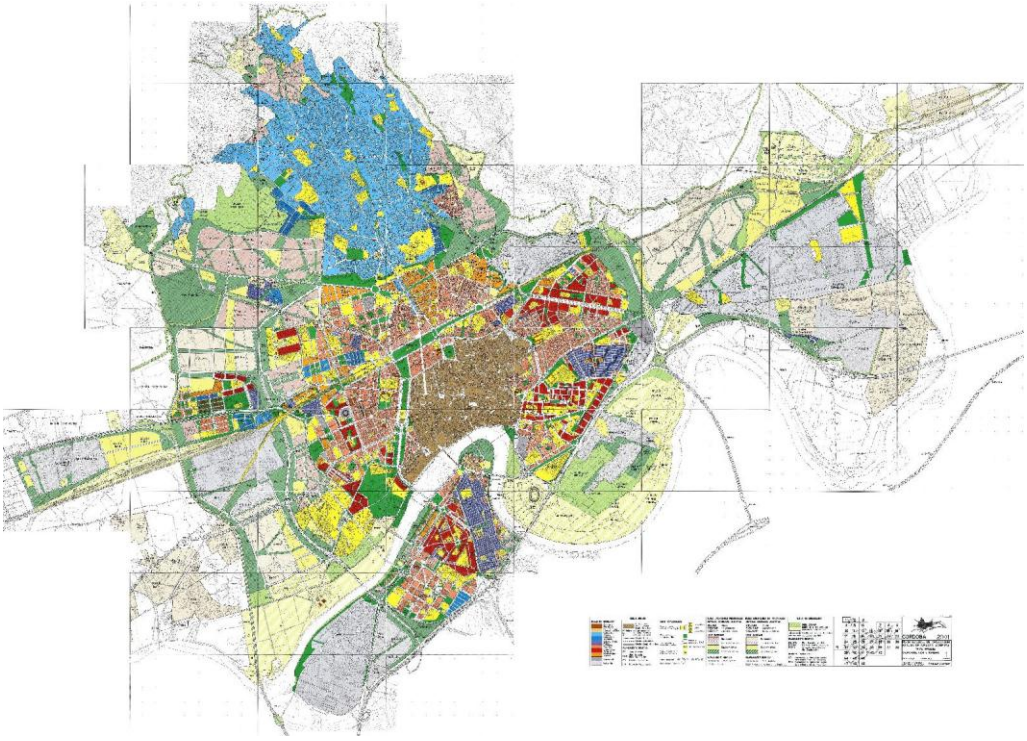
A mediados de los 90 el crecimiento residencial del Plan de 1986 presentaba un alto nivel de desarrollo y ejecución. En la cultura urbanística nacional del momento (y también del actual) la falta de suelo urbanizable era uno de los principales indicadores de la necesidad de revisar un Plan General. Las grandes actuaciones del 86 contaban con planeamiento aprobado, encontrándose urbanizadas algunas (como vemos en la ortofotografía de 1996): en la franja de poniente, los sectores P-1, MA-3 y MA-1 están urbanizados, apreciándose una intensa dinámica edificatoria en los dos primeros, más discreta en el tercero. Identificamos, ya construidas, las grandes superficies comerciales (Zococórdoba y Centro comercial La Sierra) que abanderan y dinamizarán el proceso edificatorio de los crecimientos P-1 y MA-1. No se había iniciado la urbanización de los sectores MA-3 y E-1, permaneciendo aislado el modélico Parque Figueroa. En la zona este vemos ya urbanizado el sector F-1, junto a Mercacórdoba y al motor comercial

de la zona, en centro comercial El Arcángel, ambos en funcionamiento en 1996. Si bien las obras de soterramiento del trazado ferroviario se encuentran culminadas en 1996, no se han iniciado aún las obras de urbanización del Plan Parcial RENFE. Como veremos, la urbanización de grandes desarrollos como RENFE o el E-1 se solapará con el proceso de ejecución de los primeros crecimientos del Plan 2001.

Como consecuencia de la evolución del crecimiento planificado, en 1996 la envolvente urbana ya había alcanzado por el este la geometría prevista en el 86, mientras que en la zona de poniente el borde de la ciudad proseguía redefiniéndose con la ejecución del crecimiento proyectado, generándose en la zona una geometría de borde irregular cambiante y una suerte de vacíos idóneos para soportar un nuevo proceso expansivo, demandado pese a la ralentización del crecimiento demográfico local: la población de Córdoba alcanza en 1991 los 310.500 habitantes y 314.000 en 2001, situándose en 325.700 habitantes a comienzos de 2020.

En este contexto, en 1996 el ayuntamiento de Córdoba, a través de su Gerencia Municipal de Urbanismo, decide revisar el Plan, adjudicándose los trabajos -previo concurso público- al arquitecto José Seguí, director de un equipo multidisciplinar al que pertenecí durante todo el proceso. La redacción comienza en agosto de ese año, finalizando con la aprobación del documento, por unanimidad de todas las fuerzas políticas de la Corporación Municipal, el 21 de diciembre de 2001. El Plan de 2001 continúa hoy vigente. Desde 2001 hasta la fecha he tenido la suerte de participar, desde distintos ámbitos de responsabilidad en la Gerencia Municipal de Urbanismo, en el reciente proceso de construcción y desarrollo urbanístico de Córdoba.

El Plan de 2001 programa un crecimiento de ciudad generoso formado por una serie de actuaciones de extensión residencial localizadas, la mayoría, en la franja de poniente, cinco en los bordes del barrio del Brillante y las restantes en los bordes fluvial y externo del Distrito Sur. Prorrogando las políticas de cierre de discontinuidades y regularización formal del núcleo de la etapa urbanística anterior, el Plan opta por la asignación de usos e intensidades contextualizados en el caso de crecimientos en continuidad con la ciudad existente, planteando modelos de ordenación más flexibles y de menor intensidad edificatoria para las urbanizaciones limítrofes con el territorio rural protegido.

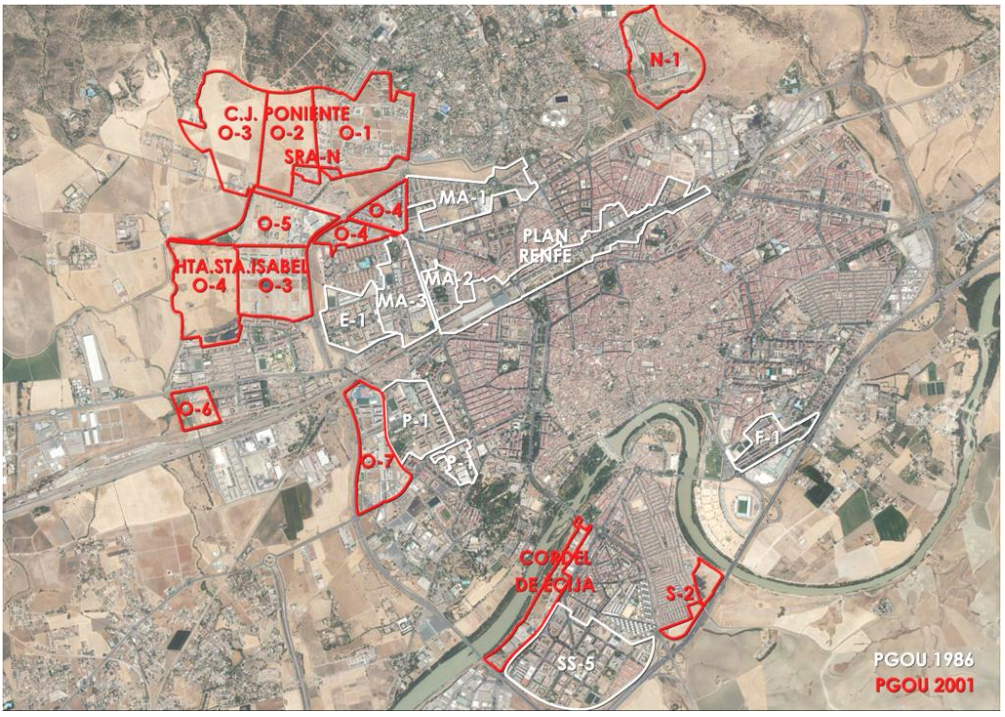


Plan General de 2001

Al igual que los planes anteriores, el Plan de 2001 fija el canal del Guadalmellato como límite norte de los tejidos residenciales de intensidad más alta, completando y cerrando la malla urbana del Brillante con una serie final de crecimientos de borde con tramas semejantes, unas para la regularización de la envolvente urbana (N-2 y N-5), otras para el enlace e integración de los tejidos sueltos del norte de la ciudad (N-3 y N-4), condicionando la ordenación pormenorizada de todas las actuaciones al respecto de los valores naturales del lugar.

A diferencia del Plan del 86, que planteaba la ordenación de las grandes actuaciones de crecimiento mediante cuadrículas convencionales, aunque adaptadas a las tramas aledañas, fiando la edificación a tipologías de manzana cerrada, el Plan de 2001 opta por ordenaciones singulares, pensadas para el sitio, y por la variedad tipológica de las edificaciones para satisfacción de la demanda real; apuesta por la diversidad morfológica, imponiendo, a través de las pre-ordenaciones,

modelos de ordenación y morfo-tipológicos consecuentes con el medio urbano y territorial circundante. Si bien es cierto que actuaciones inter-ronda como el O-4 o el O-7 verán principalmente condicionado el éxito de su ordenación al idóneo mallado con la ciudad colindante (MA-1/Figueroa y P-1), la buena factura de la Ciudad Jardín de Poniente (O-1, O-2 y O-3) dependerá de la calidad y legibilidad de las condiciones y elementos de relación campo-ciudad que su tejido ofrezca. Estas extensiones más septentrionales del abanico de poniente, proyectadas sobre la franja periurbana externa a la ronda oeste y contactadas con suelos de la Sierra de Córdoba a través del bosque del Patriarca, reciben del Plan una ordenación tentativa previa más libre, constituida por una trama esquemática que, como aspecto vinculante, respeta e integra las trazas de los principales elementos lineales del lugar, tanto internos como externos (caminos y cauces de arroyos), desarrollándose tramas híbridas, funcionales pero irregulares, que conferirán singularidad a la nueva Ciudad Jardín de Poniente (ejemplo ejecutado es el O-1).



A las condiciones de funcionalidad y maclado rectoras de las ordenaciones más convencionales de los vacíos inter-ronda, se añadirá, en el caso de las actuaciones O-1, O-2 y O-3, una nueva condición: garantizar, a través de su tejido (como recogen las fichas de planeamiento de las actuaciones), la conectividad campo-ciudad por medio de espacios libres peatonales disociados de la red viaria rodada.

En el caso del Distrito Sur, los crecimientos residenciales previstos, constituidos principalmente por las actuaciones del Cordel de Écija (probablemente uno de los proyectos de ciudad más interesantes por ejecutar) y el Plan Parcial S-2, tras un largo periplo de concurso públicos, planteamientos formales, propuestas de ordenación y trámites urbanísticos que merecerían estudio separado, no llegarán a ejecutarse por falta de impulso y, seguramente, de viabilidad económica en su configuración actual como actuaciones privadas.

En la franja oeste, con la ejecución de las previsiones de crecimiento de los planes del 86 (E-1 y MA-3) y de 2001 (O-4 y ronda oeste), el Parque Figueroa pasará de ocupar una posición aislada y desconectada a convertirse en barrio central de un nuevo entramado urbano que disfruta de las mejores condiciones de vertebración territorial de la ciudad. Nos encontramos ante un caso que demuestra el éxito de estrategia del Plan de 2001 de rellenos de vacíos perimetrales de la envolvente urbana.

Como novedad del Plan de 2001, en la ordenación de todas las actuaciones de crecimiento residencial se contempla que el veinticinco por ciento, al menos, de todas las viviendas que se oferten será en la modalidad de viviendas protegidas. Esta determinación hallará confirmación legal con posterioridad en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, en vigor desde enero de 2003, adelantándose el Plan General de Ordenación Urbanística de 2001 en este aspecto de relevante interés público. En las actuaciones de “Huerta de Santa Isabel”, O-3 (ya urbanizado y en proceso de edificación) y O-4, el Plan opta por densidades de 75 viviendas por hectárea, intensidad aceptable dada la colindancia de estas actuaciones con los barrios densos Miralbaida y Palmeras, elevando la obligación de destinar a viviendas protegidas hasta el cincuenta por ciento del total en coherencia con las socio-economías del contexto meridional.





El Plan de 2001 perfecciona el trazado del anillo viario de la ciudad, acompañándolo de un anillo verde urbano y armonizándolo con la realidad ejecutada (rondas de levante y sureste) y proyectada, mediante la incorporación del trazado exacto del proyecto de ronda oeste redactado por la administración autonómica, resolviendo en su modelo de gestión urbanística la obtención de los suelos necesarios para la ejecución del cinturón verde y de esta infraestructura viaria estructurante, de importante protagonismo en el proceso expansivo de poniente.

La puesta en servicio en 2010 de la ronda oeste supondrá para la franja de poniente un mayor atractivo como entorno residencial de calidad de la ciudad. Vivir en el nuevo poniente es vivir cerca de la ciudad y del territorio, en barrios que cuentan con los mejores estándares de dotaciones públicas, reforzados por la presencia en la zona de grandes parques del anillo verde, como el Parque del Canal o el conocido como Parque del Flamenco, al este del barrio de San Rafael de la Albaida. Nuevos barrios que cuentan además con unas óptimas condiciones de relación con el entorno natural periurbano de Córdoba, lide-

rado por la presencia del Parque El Patriarca. Existe en la zona, al igual que en algunos grandes crecimientos del Plan del 86, un importante elemento dinamizador de la venta de viviendas (nos remitimos al contenido de campañas comerciales), el Corte Inglés Ronda de Córdoba. Edificado en simultaneidad con la urbanización del O-5 y abierto desde el año 2012, marca el epicentro del proceso edificatorio de las actuaciones O-3 y O-5. Queremos vivir más y mejor, y este último deseo colectivo es seguramente el secreto del éxito del nuevo poniente como lugar prioritario de residencia.

No podemos olvidar el crecimiento previsto por el Plan de 2001 al este de la ciudad también con modelos de ordenación en ciudad jardín. Hablamos de la Ciudad Jardín de Levante, delimitada y predefinida por el Plan al este de la ronda de levante para compensar los crecimientos del borde opuesto, equilibrando geográficamente la expansión urbana. El Plan clasifica inicialmente los suelos como urbanizable no sectorizado, si bien una innovación planteada en la primera etapa alcista (2003), de contenido cautivador, altera sustancialmente la propuesta de ordenación sobrecargando las obligaciones de la propiedad, haciendo inviable la ejecución de la actuación por ausencia de sostenibilidad económica. En este punto hemos de advertir las siguientes certezas: los recursos públicos son muy limitados, cada vez más; hacer ciudad es un proceso extremadamente complejo y costoso; como norma general la ejecución del crecimiento ha de autofinanciarse con el beneficio generado (la iniciativa pública debería restringirse al desarrollo de promociones o proyectos de interés social difícilmente abordables por la iniciativa privada), debiendo, en el diseño de las actuaciones, asegurar el planificador el justo equilibrio entre las rentabilidades ambientales y sociales (que son las que legitiman la propuesta) y las lucrativas (las que aseguran su viabilidad económica y garantizan la ejecución de la propuesta). Estos razonamientos podrían igualmente aplicarse a las actuaciones del Cordel de Écija, objeto de otro muy interesante planteamiento académico de ese mismo periodo, basado en los postulados más puros del Movimiento Moderno.

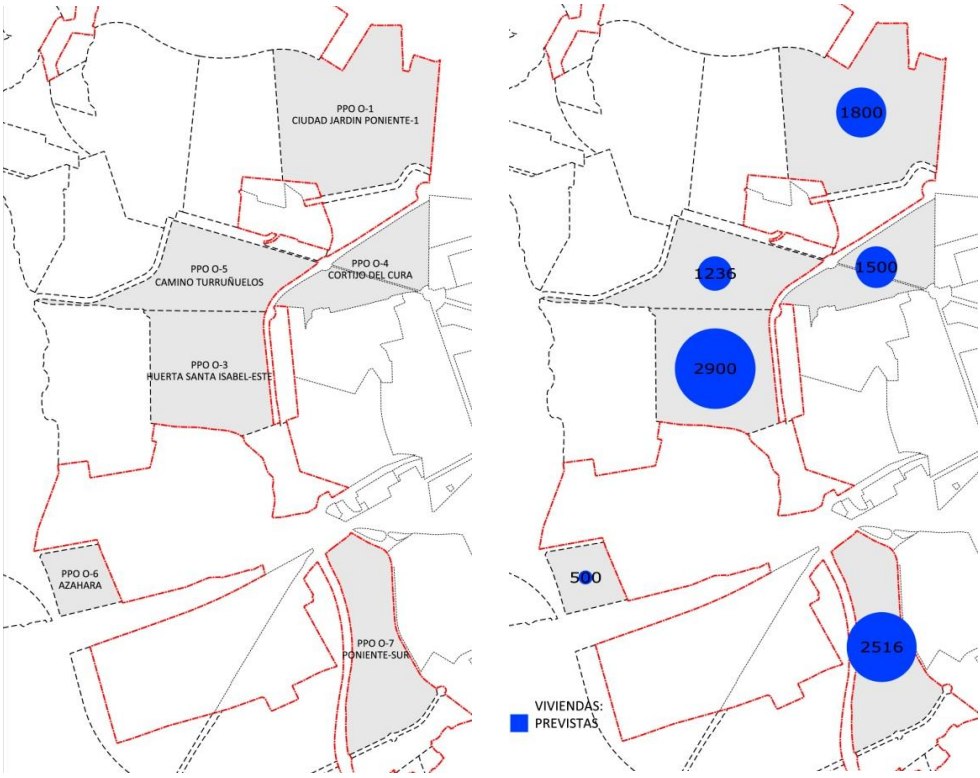
Volviendo al urbanismo real, en esta nueva etapa del crecimiento urbano en la que aún estamos inmersos, el abanico de poniente -entendido como actuación de ordenación conjunta- es el principal protagonista del proceso de expansión urbana. Desde 2002 a 2008, aprovechando la etapa económica alcista, se ejecutaron diferentes propues-

tas de extensión residencial del núcleo, principalmente en la franja oeste, simultaneándose los procesos de urbanización y edificación de las grandes actuaciones, previa presentación de avales, gracias al favorable escenario financiero. En 2008, con la llegada brusca de la crisis económica global, se frenará el proceso edificatorio, pero la urbanización de las grandes actuaciones de la corona del núcleo se encontraba próxima a su fin, garantizando la existencia de avales la terminación de las obras proyectadas. El proceso edificatorio se reanudará en 2014, manteniéndose a un ritmo razonable hasta la fecha, habiéndose incrementado las autorizaciones de viviendas muy sustancialmente durante el segundo semestre de 2019.

Entre los puentes de Andalucía y de San Rafael el Plan de 2001 insiste en la necesidad del Puente de Loyola (parte de los suelos necesarios para su ejecución ya se encuentra obtenida, cruzando la Universidad Loyola) y plantea, más al sur, un nuevo puente en prolongación de la calle Libertador Hidalgo y Costilla, eje principal del barrio del Guadalquivir, para mejor anclaje de los barrios del Distrito Sur y de las futuras actuaciones del Cordel de Écija con los barrios de la margen contraria. Al oeste de la ciudad, el Plan incorpora el trazado proyectado por la administración estatal para la nueva Variante Oeste de Córdoba (CO-32), que conectará la E-5 con la A-431 (carretera de Palma del Río), cuyo primer tramo, desde la E-5 hasta la N-437 (carretera del Aeropuerto) se encuentra ejecutado.

En la última década no se ha generado nuevo suelo urbanizado procedente de actuaciones de crecimiento de ciudad, pudiendo afirmarse que, conforme a la tendencia actual, Córdoba cuenta con suelo urbanizado residencial suficiente para atender la demanda de nuevas viviendas en el medio plazo. Durante el periodo de vigencia del Plan de 2001 se han ejecutado en el núcleo principal siete grandes actuaciones de crecimiento urbanizable residencial: al oeste, las actuaciones interronda O-4 (1.500 viviendas) y O-7 (2.516 viviendas), las actuaciones exteriores a la ronda O-1 (1.800 viviendas), O-5 (1.236 viviendas) y O-3 “Huerta de Santa Isabel” (2.900 viviendas) y, junto al Parque Azahara, la actuación O-6 (500 viviendas); al este, junto al barrio del Naranjo, la actuación N-1 (997 viviendas). Merece cita, aunque de menor escala, la actuación en suelo urbanizable SRA-N (153 viviendas), que sella el barrio de San Rafael de la Albaida por el norte, también urbanizada. Por tanto, en desarrollo del Plan de 2001 se han ur-

banizado en el núcleo principal hasta el momento actuaciones de extensión con capacidad para más de 11.600 viviendas, de ellas 10.605 en la zona de poniente, muchas hoy construidas o autorizadas.



A la cifra calculada, al igual que en el caso del Plan del 86, debemos añadir la capacidad resultante de los procesos de consolidación urbanística de fragmentos del núcleo principal mediante la ejecución de las actuaciones en suelo urbano que el Plan de 2001 contempla. Operaciones vertebradoras a la culminación del proceso de construcción del suelo urbano heredado. Se trata de una serie de actuaciones de transformación, en su mayor parte ya contempladas del Plan anterior, pero con determinaciones reconfiguradas para permitir la viabilidad de su ejecución.

De entre ellas destaca, por escala, la actuación residencial PERI B-1, que persigue el mallado urbano e integración en la ciudad de una

franja de rururbano con preexistencias edificadas localizada en la zona central del barrio del Brillante. Por singularidad, el PERI LE-19, correspondiente a los suelos liberados de la antigua Prisión Provincial de Fátima, cuya integración urbana como actuación residencial con elevado nivel dotacional (las edificaciones, residenciales y dotacionales, se implantan, separadas, sobre un gran ágora verde) se encuentra en proceso avanzado. Por elevado interés público, debemos referirnos al PERI F-6 "Solares de San Rafael", localizado entre el cementerio homónimo y el barrio de Cañero y delimitado para resolver un problema de asentamiento suburbial, como otros que aún subsisten en la ciudad. Y también, como no, a las actuaciones residenciales del Cordel de Écija, delimitadas con el objetivo de culminar el proceso de integración urbana del río Guadalquivir, erradicando las edificaciones y usos residuales presentes en la zona. La ejecución de este tipo de actuaciones de neto interés público ha de considerarse prioritaria en el proceso de construcción de la ciudad, debiendo valorarse la opción legal de encomendar su gestión a la administración pública, al estar todas afectada por una traba común: la ausencia de viabilidad económica.

REFLEXIONES

La ejecución de las previsiones de crecimiento de los planes de 1986 y de 2001 ha supuesto la adición de a la geografía urbana de Córdoba de nuevos barrios que presentan diferente grado de diversidad funcional y madurez en función de su antigüedad. Aunque los más recientes siguen inmersos en el proceso de construcción de ciudad, no se detectan en el conjunto problemas de escala que merezcan actuación urbanística alguna sobre la urbanización ejecutada, salvo puntuales obras de reparación propias del normal mantenimiento del espacio público.

La realidad de los barrios producto del Plan del 58 es bien distinta. La imposición *sine díe* a los propietarios de viviendas en bloque abierto de la obligación suplementaria de conservar los espacios libres privados de uso público se basa en la intención de generar un "manto verde" continuo en los nuevos barrios, confiándose su cumplimiento a valores como la solidaridad, la generosidad, el respeto colectivo y la responsabilidad social, si bien su observancia plena sólo podrá obvia-

mente producirse si las condiciones socio-económicas de la propiedad lo permiten por razones, como siempre, de viabilidad económica.

Pero en la práctica suele tratarse de espacios residuales de actuaciones de viviendas sociales sitas en barrios maduros; de espacios privados con urbanización comúnmente obsoleta o deficiente la cual, además de conservar, habría que rehacer. En numerosos ámbitos y espacios de uso público de los barrios del 58 es necesario acometer actuaciones de renovación de la urbanización por degradación del entorno urbanizado en su momento. Y renovar la urbanización es un proceso costoso de muy difícil o imposible asunción por propietarios de viviendas sociales, sobre todo si los bloques abiertos se localizan en barrios desfavorecidos.

En la práctica, abundan los ejemplos de incumplimiento de la norma por deficiente o nula conservación de los espacios libres por parte de la propiedad. Algunos conjuntos de bloque abierto han optado por soluciones no autorizables de vallado que cierran los espacios para su exclusivo uso privado, comprobándose en estos casos su adecuado mantenimiento por la comunidad propietaria. Existen ejemplos en los que los espacios libres se destinan a usos impropios del concepto inicial, como el estacionamiento de vehículos, si bien ha de tenerse en cuenta que, desde los años 70 la ratio de vehículos por habitante se ha elevado notablemente, no contando por lo general los bloques iniciales con plazas de garaje en subsuelo, considerándose hoy aceptables soluciones de aparcamiento en superficie orientadas a proporcionar calidad de vida a los residentes. Podemos identificar casos de sobreocupación por encima del porcentaje permitido, con la consiguiente merma de la amplitud del espacio de uso público. En definitiva, la realidad evolutiva de las actuaciones de bloque abierto revela que la continuidad buscada se ve frecuentemente interrumpida por situaciones de "incumplimiento".

También son comunes los ejemplos de mutaciones no controladas del proyecto ejecutado en origen hacia tipologías más convencionales de Manzana Cerrada (algunas incluso reconocidas en el planeamiento general vigente), por ser éstas más adecuadas para la mezcla de usos en un mismo edificio, por tanto, para la generación de un contexto urbano más diverso, habitable y vivido, ganando la ciudad en condiciones de resiliencia. Merece reflexión el hecho de que en actuaciones

de pequeña escala la forma del espacio no edificado de uso público suele ser consecuencia de la arquitectura proyectada, generándose espacios irregulares de baja calidad urbanística y escaso interés para el uso público, de los que abundan ejemplos en los barrios de referencia.

Como conclusión, aunque podemos afirmar que el modelo de ordenación en bloque abierto desempeñó un papel principal en el proceso de construcción de la ciudad durante tres décadas dando solución a las necesidades habitacionales de miles de familias (con propuestas, aunque inspiradas en los planteamientos de *Le Corbusier*, alejadas de su mensaje esencial), esta ordenanza muestra desde hace décadas signos inequívocos de obsolescencia que aconsejan su rediseño para solucionar los anacronismos e incoherencias que comportaría su aplicación estricta, sobre todo en determinados barrios.

Es cierto que la ordenación urbanística vigente plantea soluciones convenidas para el mantenimiento público de los espacios no edificados, pero consideramos debieran valorarse puntualmente -previo estudio técnico- soluciones de privatización efectiva mediante vallado de los espacios no edificados en atención a circunstancias objetivas y específicas (localización, circunstancias jurídicas y socio-económicas de la propiedad del suelo, condiciones de interrelación, estado físico…). Para la adecuada puesta en valor de los espacios no edificados cuyo destino a uso y disfrute público se confirme, deberían redactarse los correspondientes proyectos municipales de conjunto, para garantizar, partiendo de estudios de los espacios por barrios, el cumplimiento con excelencia del fin pretendido, debiendo siempre quedar garantizada la sostenibilidad económica de la renovación y conservación de la urbanización de los espacios, al menos de la parte que asumiera el Ayuntamiento.

En cualquier caso, la realidad a la que debe dar respuesta el urbanismo ha venido cambiando sustancialmente desde principios del siglo XXI, con especial incidencia de la crisis económica 2008-2014, siendo necesario optar por territorios y ciudades más resilientes a través de fórmulas de planificación más flexibles y adaptables para estímulo del desarrollo y fomento de la recuperación económica.

Afortunadamente, la ordenación urbanística del municipio de Córdoba viene dirigida desde comienzos de 2002 de forma satisfactoria por un Plan General adaptado, operativo y flexible que aún no

muestra signos de agotamiento. El Plan General de 2001 se encuentra preparado, a través de sus estrategias y actuaciones, para satisfacer las necesidades habitacionales de una sociedad cambiante, para canalizar las oportunidades de inversión actuales y futuras, y es capaz de dar respuesta a los conflictos, desafíos y retos del nuevo paradigma urbano.

Porque Córdoba cuenta con abundancia de suelo finalista residencial para satisfacer las necesidades locales de vivienda en el medio plazo, con una densa red de dotaciones públicas, territorialmente equilibrada y ampliable, que garantizará el óptimo nivel de calidad de vida en los nuevos barrios, y con suficiencia de suelo urbanizable para soportar, si fuera necesario, el crecimiento complementario a las consolidaciones de suelo urbano que deberán abordarse para completar la ciudad. Sin olvidar una gran fortaleza con la que Córdoba cuenta: el alto nivel de verde urbano, con principal papel protagónico de los grandes parques del Anillo Verde, entre ellos el Parque del Patriarca con sus más de 60 hectáreas de bosque mediterráneo.

Por todo ello, podemos afirmar que, en lo que respecta a la actividad urbanística, Córdoba cuenta con aptitudes objetivas para afrontar con garantías de éxito la etapa que comienza.

EL CASCO HISTÓRICO: UNA CIUDAD DE BARRIOS ANTIGUOS DENTRO DE UNA CIUDAD MODERNA

JOSÉ MANUEL ESCOBAR CAMACHO
Académico Numerario

INTRODUCCIÓN

El proceso de construcción de cualquier ciudad está íntimamente ligado a la propia historia de los hombres y mujeres que la han habitado desde su origen hasta el momento actual. En este sentido, la ciudad como realidad histórica "no es nunca independiente de las etapas por las que pasó en su evolución: es actualización de ellas y su proyección hacia el porvenir"[1]. Por ello, para comprender lo que ha sido, es y puede llegar a ser una ciudad es esencial conocer el proceso histórico donde se articula.

En el caso de las ciudades hispánicas su carácter actual es, en general, el resultado de un proceso de crecimiento paralelo al desarrollo de la sociedad industrial, en el que se distinguen dos etapas claramente diferenciadas: preindustrial, desde su origen hasta mediados del siglo XIX, e industrial, a partir de esa época hasta la actualidad. Dicho carácter depende fundamentalmente de dos parámetros: sus estructura urbana y la particular idiosincrasia y forma de vida de sus habitantes, lo que podemos considerar el cuerpo y alma de una ciudad.

Todas las ciudades actuales están regidas por un orden determinado, que constituye la organización de la misma. Este orden o estructura urbana, que podemos considerarlo como un sistema complejo de partes relacionadas entre sí, se ha ido conformando a lo largo de la historia de cada ciudad mediante la relación existente en el interior del espacio urbano -tanto desde el punto de vista espacial como económico y social- entre las distintas partes que componen la ciudad, compuesta de sucesivas zonas -cada una de ellas con su propia morfología

[1] CHUECA GOITIA, Fernando, *Breve historia del urbanismo*, Madrid, 1978, pág. 27.

y funciones- generalmente agregadas al núcleo inicial donde se fundó la ciudad.

Dicha estructura es mucho más compleja en función del proceso de urbanización de la ciudad. Generalmente las ciudades hispánicas -y concretamente la de Córdoba- tienen una estructura urbana bastante compleja, derivada de su peculiar historia, distinguiéndose generalmente tres áreas con morfología y funciones distintas. Estas son: el casco antiguo o histórico, correspondiente a la urbanización preindustrial, el ensanche de la época industrial y la periferia actual.

El casco antiguo o histórico es la parte de la ciudad urbanizada desde su origen hasta el inicio de la industrialización a mediados del siglo XIX. Aunque ocupa una pequeña superficie de la ciudad actual, tiene un gran valor -especialmente por el legado cultural que contiene- al haber pasado por su espacio distintas civilizaciones, que han dejado su impronta por su particular forma de vida. Por ello, muchos cascos antiguos han sido declarados conjuntos histórico-artísticos y entre ellos, algunos -como es el caso de Córdoba, si bien solamente una parte del mismo: el entorno de la Mezquita-Catedral- Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

Es precisamente el análisis de la estructura de ese casco histórico, que durante muchos siglos constituyó por si solo la ciudad de Córdoba, así como su particular forma de vida de sus habitantes, el objetivo esencial de este trabajo, cuya base documental y bibliográfica será reseñada en las correspondientes notas del mismo. De esta forma, comprendiendo su carácter y su propia idiosincrasia, dentro de la ciudad de Córdoba, estaremos en disposición de saber incardinar su pasado en la urbe actual para poder construir la ciudad que los cordobeses queremos para el futuro.

EL CASCO ANTIGUO O HISTÓRICO DE CÓRDOBA: FORMACIÓN Y TRANSFORMACIONES DE SU ESTRUCTURA URBANA

El casco antiguo o histórico de Córdoba acumula elementos pertenecientes a diversas etapas de su larga historia, desde el nacimiento de la ciudad hasta la actualidad. Aunque dicho casco presenta características comunes en todas las ciudades: rodeado de murallas, plano irre-

gular, trama urbana cerrada, diversos usos del suelo, coexistencia de diversos grupos socialmente diferentes, etc., lo cierto es que dichas características varían en cada caso dependiendo de las aportaciones realizadas por las diferentes sociedades preindustriales que se instalaron en el mismo a lo largo de su historia. En el caso de Córdoba la primera herencia -la de la etapa preindustrial- es de una gran complejidad, ya que hunde sus raíces en época romana y se empieza a configurar con el legado medieval, tanto el de su etapa islámica como cristiana.

La época romana

La fundación de Corduba en el lugar que hoy ocupa, dejando al margen la primitiva que eligió para su asentamiento una colina en la margen derecha del río, tuvo "como finalidad principal su control sobre el río" y no podría entenderse "sin el territorio sobre el que la ciudad ejercía posesión y jurisdicción, y del que se proveía"[2]. La ciudad fundada por Claudio Marcelo, que coincide con su primera estancia en Hispania (169-168 a. C.), heredó su topónimo del cercano poblado turdetano y se asentó en los primeros momentos -no junto al río- sino en un terreno más alejado, pero en llano y más seguro, cuyas características topográficas les permitiesen protegerla de incursiones externas.

De la Corduba republicana a la civitas clásica

A partir de este momento comenzó en sus 48 hectáreas de superficie un proceso de urbanización, siguiendo las directrices del modelo itálico. En primer lugar, su amurallamiento[3], que conllevaba no

[2] VAQUERIZO GIL, Desiderio, "Vivir en la Córdoba romana", *Los barrios en la Historia de Córdoba (1): De los vici romanos a los arrabales islámicos*, Córdoba, 2018, pp. 39 y 41 respectivamente.

[3] La muralla romana, compuesta por dos lienzos distantes entre sí varios metros, cuyo espacio estaba relleno de tierra y cascotes para darle mayor consistencia y servir de camino de ronda, rodeaba la primitiva ciudad fundacional. Transcurría, tomando como referencia los topónimos actuales, por el Paseo de la Victoria, al oeste; seguía por la Ronda de Tejares y plaza de Colón hasta la calle Adarve, por el

solamente el aspecto defensivo -como límite físico entre la ciudad y el campo- sino también el jurídico, y unido a ello la creación de un trazado viario regular -de orientación cardinal y carácter ortogonal-, regido por *kardo* y *decumanus maximus*, donde se incardinarían los distintos tipos de viviendas que daban acogida a la primitiva población, destacando dentro de dicha red urbana un espacio amplio dedicado al foro como centro cívico y monumental y lugar de referencia desde el punto de vista religioso, político, jurídico y administrativo. Posteriormente, la creación de una mínima infraestructura urbana con la pavimentación de algunas calles y la instalación de una red de cloacas, que vino acompañado de una primera monumentalización de casas y edificios públicos. Todo ello, sin embargo, no pudo ocultar la imagen de una ciudad con aspecto de campamento, donde predominaban construcciones de piedra, madera y barro y donde sus habitantes se abastecían del agua de pozos y cisternas, al no existir aún acueductos que trajeran el agua a la primitiva urbe republicana[4].

Sin embargo, poco después de un siglo de vida -a mediados del siglo I a.C.-, con motivo de las guerras civiles entre César y los hijos de Pompeyo, que no solo acabarían con la República romana sino que trasladarían dicha contienda a tierras hispanas, la Corduba republicana fue asediada, conquistada y destruida -siendo sus habitantes pasados por las armas- por las tropas cesarianas al haber tomado partido por el bando pompeyano. Tras un período de crisis, que se prolongaría durante algunas décadas, la ciudad sería refundada en la segunda mitad de la primera centuria antes de nuestra era, en pleno

norte; y proseguía desde allí por la calle Alfaros hasta llegar al Ayuntamiento en la calle Capitulares, desde donde hacía un pequeño quiebro al suroeste hasta la calle Ambrosio de Morales, al este; comenzando allí el lienzo sur, actualmente desaparecido, que llegaría hasta el paseo de la Victoria. Aunque existen varios estudios sobre el recinto amurallado de la Córdoba romana, este ha sido objeto de estudio de una tesis doctoral hace unos años (COURAULT, Christopher, *Les remparts de Cordoue. Une investigation archéologique depuis ll'Atiquité jusqu'a léèpoque Médievale*, Universidad de Córdoba, 2016).

[4] Vid. sobre la primitiva planificación de la nueva ciudad romana MÁRQUEZ MORENO, Carlos, "El desarrollo urbano y monumental" *La ciudad y sus legados históricos (1): Córdoba romana*, Córdoba, 2017, pp. 209-212 y VAQUERIZO GIL, Desiderio, "Vivir en la Córdoba…", pp. 54-60.

principado de Augusto, con el estatuto de colonia -lo que confería la plena ciudadanía romana para sus habitantes- y un nuevo patronímico que conservaría tan solo algunos siglos: *Colonia Patricia*. La nueva urbe, que se dotaría de las más altas competencias políticas, jurídicas y administrativas, como capital que fue de la provincia *Hispania Ulterior Baetica*[5], extenderá sus límites hasta la orilla del río, pasando a ocupar una superficie de unas ochenta hectáreas de terreno, lo que llevaría a proyectar una ampliación del recinto amurallado, con sus puertas respectivas de entrada y salida a la ciudad, que tendrá un perímetro cercano a los 3.700 metros, proceso que tardaría varios años en materializarse -la muralla meridional se fecha bien entrada la primera mitad del siglo I d. C.- y dada la complicada orografía obligaría incluso a un cambio de dirección de su red viaria para dar cabida en sus viviendas a una población estable entre 30.000 y 50.000 habitantes[6].

A partir de este momento comenzaron una serie de proyectos y programas urbanísticos de monumentalización de la nueva ciudad, tanto en el ámbito público (remodelación del antiguo foro fundacional y creación de uno nuevo, construcción de grandes edificios -teatro, complejos de culto imperial, entre ellos el templo de la calle Claudio Marcelo-, etc.) como privado, lo que llevará a sobrepasar el límite marcado por el perímetro amurallado, dando lugar a una ampliación urbana extramuros vinculada con acueductos, monumentos funerarios y edificios de espectáculos (anfiteatro y circo, esencialmente). Todo ello con una finalidad programática y propagandística, ya que iban acompañados de la correspondiente presencia de escultura y epigrafía, que irían amortizando algunos espacios públicos en favor de espacios privados, propio de la idea de ciudad privilegiada que seguía el mode-

[5] Vid. sobre ello RODRÍGUEZ NEILA, Juan Francisco, "Corduba romana, capital de la provincia Hispania Ulterior Baetica", *La ciudad de Córdoba: origen, consolidación e imagen*, Córdoba, 2009, pp. 2382.

[6] Tras esta ampliación urbana no será hasta la dinastía julio-claudia cuando se amplíen los lienzos de la muralla, que llegarán hasta el río Guadalquivir. El oriental discurrirá, a partir del quiebro que hacía hasta la calle Ambrosio de Morales, por la calle Fernando III hasta la Ribera. Por su parte, el occidental -tras un pequeño cambio de orientación- discurrirá por la calle Kairuán hasta la Ribera, uniéndose en este lugar ambos lienzos mediante el muro meridional, donde se encontraba la puerta del Puente que daba acceso al mismo.

lo de la capital del Imperio en pleno período augusteo. Este programa de monumentalización de la ciudad finaliza a finales del siglo I d. C., siendo sustituido simplemente por las sucesivas reformas que se van realizando en los diversos edificios construidos, a excepción de la construcción a finales del siglo III del Palatium de Cercadilla aprovechando materiales de los edificios del interior de la urbe ya en desuso a partir de los daños causados por el terremoto de mediados de dicha centuria[7].

De la civitas clásica a la Corduba tardoantigua o visigoda

Si la primera imagen urbana de la Córdoba romana tras su fundación podemos considerarla el origen remoto de nuestro casco histórico[8], la que tenemos del sector urbano amurallado de la ciudad a principios del siglo II de nuestra era -la llamada *civitas clásica* o *Colonia Patricia*- marca el inicio de lo que después llamaremos la Madina musulmana o la Villa cristiana en la época bajomedieval. Dicha imagen, sin embargo, se irá desvaneciendo paulatinamente a lo largo de un proceso que se inicia tímidamente en la segunda mitad de dicha centuria e inicios de la siguiente y va aumentando a partir de mediados del siglo III y las dos siguientes centurias[9], de tal manera que en los siglos VI y VII -al final de dicho proceso, en época ya visigoda- nos encontramos con otra imagen de la ciudad: la Corduba tardoantigua o altomedieval, que es la que heredarán los musulmanes cuando conquisten la ciudad.

[7] Vid. sobre la refundación y la urbanización de la Nova urbs MÁRQUEZ MORENO, Carlos, "El desarrollo urbano…", pp. 212-225 y VAQUERIZO GIL, Desiderio, "Vivir en la Córdoba…", pp. 60-64.

[8] Vid. al respecto MURILLO REDONDO, Juan Francisco y JIMÉNEZ SALVADOR, José Luis, "Nuevas evidencias sobre la fundación de Córdoba y su primera imagen urbana", en *Valencia y las primeras ciudades romanas de Hispania*, Valencia, pp. 183-193.

[9] MURILLO REDONDO, Juan Francisco y otros, "El área suburbana occidental de Córdoba a través de las excavaciones en el anfiteatro. Una visión diacrónica", *El anfiteatro romano de Córdoba y su entorno urbano. Análisis arqueológico (ss. I-XIII d. C.)*, Monografías de Arqueología cordobesa, nº 19, vol. 1, Córdoba, 2010, pp. 99-310.

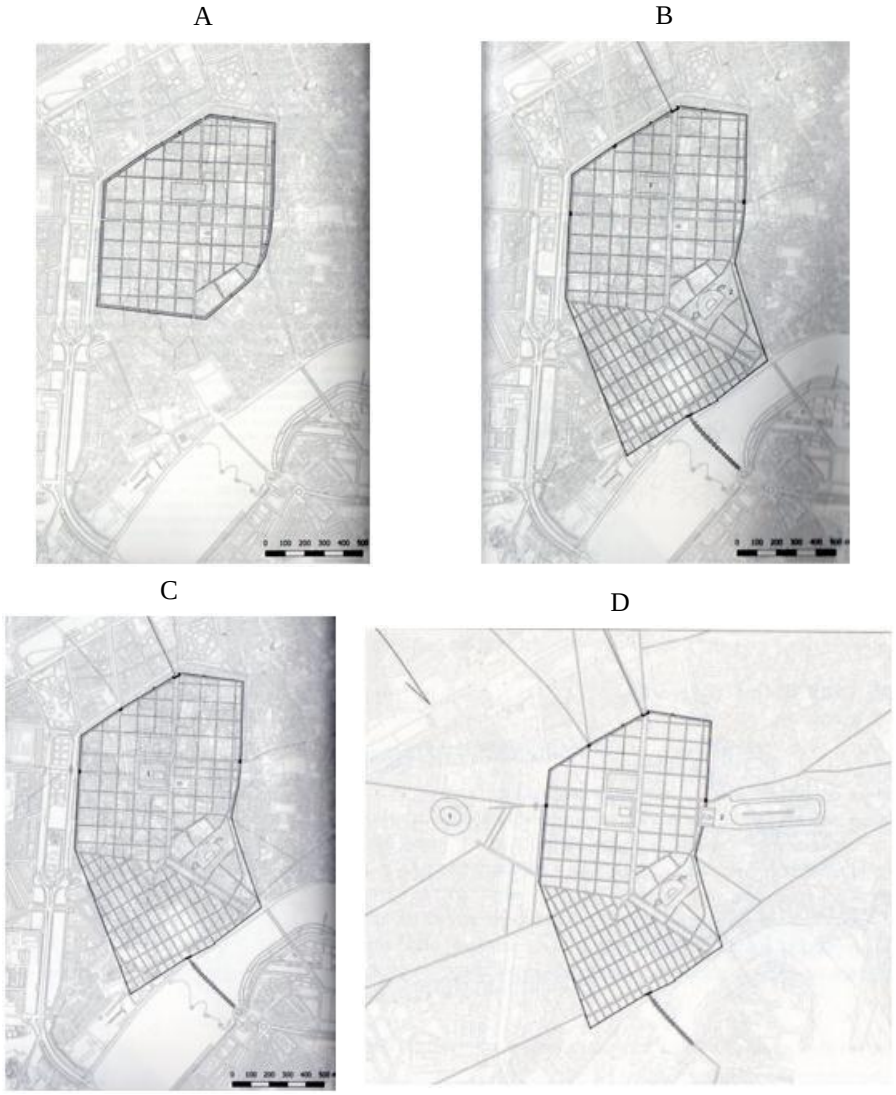


Fig. 1. La Córdoba romana (siglos II a. C.- II d. C.).

A: Plano de la Corduba fundacional con el Foro (nº 1)
B: Plano de *Colonia Patricia* del periodo augusteo con el Foro (nº 1) y el Teatro (nº 2)
C: Plano de *Colonia Patricia* durante el principado de Tiberio con el Complejo de Culto Imperial de la calle Morería (nº 1)
D: Plano de *Colonia Patricia* en el periodo julio-claudio y flavio con el Anfiteatro (nº 1) y el Complejo de Culto Imperial de la calle Claudio Marcelo (nº 2)
(MÁRQUEZ ROMERO, Carlos, "El desarrollo urbano y monumental", *La ciudad y sus legados históricos (1). Córdoba romana*, Córdoba, 2017, pp. 244- 247)

Este proceso de transformación de la *civitas clásica* consiste en una serie de remodelaciones urbanas que afectarán a todos los elementos de la ciudad, tanto de estructura como de infraestructura urbana (recinto amurallado, red viaria, edificios públicos y privados, abastecimiento de agua y red de saneamiento, gestión de residuos sólidos, actividades económicas, etc.). Al final del mismo nos encontramos con la imagen de una ciudad que mantiene su perímetro amurallado, objeto de diversas reparaciones e incluso de cierto reforzamiento en su sector suroccidental[10]; que ha modificado su red viaria y de saneamiento, simplificando su fisonomía y el aspecto del callejero, al sustituir las calles amplias por otras más estrechas y terrizas, con ausencia de una red de cloacas y proliferación de pozos y cisternas, acompañado todo ello de la aparición de vertederos intramuros; que ha eliminado los antiguos complejos monumentales y los ha sustituido por nuevos tipos de edificios civiles y domésticos; que ha comenzado a utilizar el espacio intramuros -tanto para las actividades agropecuarias como industriales- y que inicia la convivencia de las necrópolis suburbanas con los enterramientos intramuros[11], sin olvidar la paulatina cristianización que se observa en la ciudad a partir de la cuarta y quinta centuria[12].

Este proceso, que ha motivado un cambio de imagen de la ciudad desde su primitiva fundación -y posterior refundación- hasta finales del siglo VII, en plena etapa visigoda[13], donde incluso su centro de

[10] Vid. al respecto sobre las transformaciones de la murallas de Córdoba en este período RUIZ BUENO, Manuel D. y VAQUERIZO GIL, Desiderio, "Las murallas como paradigma urbano. Investigación y diacronía en Corduba (ss. II-VII d. C.)", *Cuadernos de Arqueología de la Universidad de Navarra*, 24, 2016, pp. 163-192.

[11] Cfr. RUIZ BUENO, Manuel D., "De la civitas clásica a la ciudad tardoantigua: la transformación del espacio urbano de Córdoba, dentro y fuera de las murallas", *Los barrios en la Historia de Córdoba: de los vici romanos a los arrabales islámicos*, Córdoba, 2018, pp. 219-242.

[12] Vid. sobre ello CERRATO CASADO, Eduardo, "El papel del cristianismo en la conformación de la Corduba tardoantigua y altomedieval", *Los barrios en la Historia de Córdoba: de los vici romanos a los arrabales islámicos*, Córdoba, 2018, pp. 243-297.

[13] Vid. sobre esta etapa SÁNCHEZ VELASCO, Jerónimo, "La antigüedad tardía y la época visigoda", *La ciudad y sus legados históricos (1): Córdoba roman*a, Córdoba2017, pp. 313-369.

poder se ha trasladada a la zona meridional[14], lleva consigo un proceso de reutilización del material de esta época histórica a lo largo de los siglos. Por ello si el legado romano no ha llegado hasta nosotros de forma tangible, si podemos afirmar que "Roma permanece entre nosotros, pero transformada"[15]. Pues dichas transformaciones reflejan no una decadencia sino "una continua readaptación de la ciudad a una realidad sociopolítica, económica e ideológica cambiante"[16], como corresponden a distintos grupos humanos que han vivido en la misma desde mediados del siglo II a. d. hasta finales del siglo VII d. C.

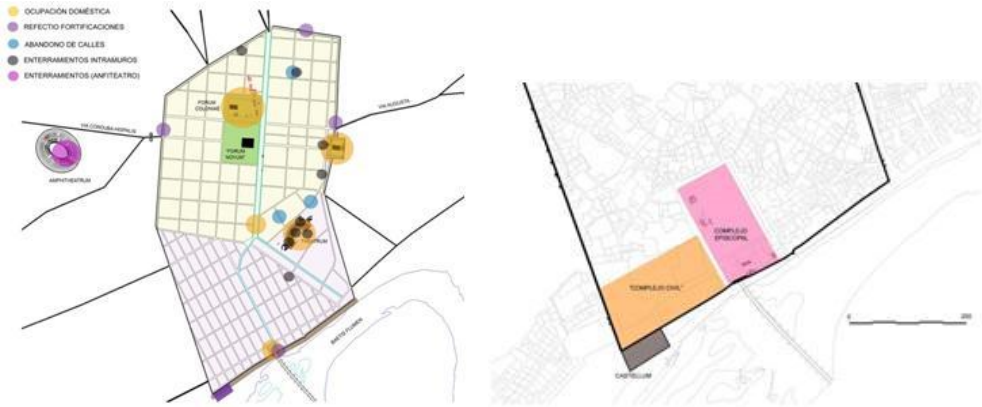


Fig. 2. La Córdoba tardorromana (siglos III-VII)

Izquierda: Principales transformaciones en la topografía urbana de Córdoba entre los siglos III y IV, según J. F. Murillo y otros ("El área suburbana occidental de Córdoba a través de las excavaciones…", fig. 114).
Derecha: Hipótesis de ubicación y extensión del centro de poder de Córdoba en la época visigoda (ss. VI y VII), según D. Vaquerizo y J. F. Murillo ("Ciudad y suburbia en Córdoba…", fig. 14).

[14] Vid. VAQUERIZO GIL, Desiderio y MURILLO REDONDO, Juan Francisco, "Ciudad y suburbia en Córdoba. Una visión diacrónica (ss. II a. C.-VII d. C.), *Las áreas suburbanas en la ciudad histórica. Topografía, usos y función*, Monografías de Arqueología cordobesa, 18, 2010, Córdoba, 455-522.
[15] MÁRQUEZ MORENO, Carlos, "El desarrollo urbano…", pág. 234.
[16] RUIZ BUENO, Manuel D., "De la civitas clásica a la ciudad tardoantigua…", pág. 239.

La época medieval

El legado medieval, tanto el de su etapa islámica como cristiana, tiene mayor peso en la formación del casco histórico que el de la época histórica precedente. El importante papel desempeñado por la ciudad en la época islámica (siglos VIII-XIII), que dio lugar a la Córdoba califal, presente actualmente en sus restos arqueológicos y en la estructura urbana de una parte de la misma, ha dejado injustamente oscurecida su realidad urbana bajomedieval (siglos XIII-XV). Pero es precisamente en esta segunda época histórica medieval -la cristiana- cuando comenzó a gestarse una nueva imagen de la ciudad, que es la que actualmente perdura en su llamado casco antiguo o histórico.

De la Corduba tardoantigua a la Qurtuba califal

La época islámica es fundamental para comprender el nacimiento del actual casco histórico de Córdoba. Los musulmanes, que heredan a comienzos del siglo VIII la imagen y estructura de una ciudad transformada -más degradada, como hemos podido comprobar anteriormente- respecto a la civitas clásica romana, la adaptarán paulatinamente a sus necesidades y forma de vida cambiando su fisonomía durante su dominación y presencia en la ciudad cordobesa. Será dicha estructura heredada la que le sirva de fundamento para la creación de la nueva ciudad islámica, surgida no de una nueva fundación sino de una herencia recibida y modelada en función de los intereses de sus nuevos pobladores orientalizados[17].

Dicho proceso de transformación se inicia a partir del año 716, cuando Córdoba se convierte en capital de al-Ándalus, y culmina dos-

[17] Aunque tradicionalmente se ha venido utilizando el concepto de "ciudad islámica" como sinónimo de urbanismo caótico y desordenado, en la actualidad al referirse a las ciudades andalusíes se prefiere diferenciar -según su proceso de creación- entre ciudades de nueva fundación o plenamente islámicas y ciudades islamizadas o ciudades transformadas por los musulmanes sobre una realidad anterior heredada, como es el caso de Córdoba (vid. sobre la revisión de dicho concepto GONZÁLEZ GUTIÉRREZ, Carmen, "Vivir en la Córdoba islámica: la etapa emiral", *Los barrios en la Historia de Córdoba (1): de los vici romanos a los arrabales islámicos*, Córdoba, 2018, pp. 299-302).

cientos años después en la etapa califal, cuando alcanza un elevado grado de desarrollo urbanístico y deslumbre a viajeros y cronistas por su extensión y esplendor, al ser la ciudad más importante y poblada de Europa Occidental, comparable tan solo en su estructura a Constantinopla, Damasco y Bagdad[18]. Dos fueron fundamentalmente las líneas básicas de actuación para conseguir dicha transformación: las inversiones realizadas por los emires cordobeses en la propia ciudad amurallada, heredada de la etapa visigoda, y la aparición de nuevas áreas de expansión urbana con sus correspondientes infraestructuras fuera de la misma.

La primera, dedicada esencialmente a las obras realizadas en el recinto amurallado, puente, Mezquita-Aljama, Alcázar y zocos, responde al concepto de ciudad musulmana como centro administrativo, religioso, intelectual y económico del territorio. La segunda fue debida a la atracción que la ciudad de Córdoba, como capital del Emirato, produjo en la población de dentro y fuera de al-Ándalus, así como a la construcción por parte de particulares -incluidos los propios emires y califas- de grandes residencias o palacios fuera del recinto amurallado.

La población musulmana asentada en la ciudad de Córdoba se limitó en los primeros momentos a ocupar el espacio urbano y readaptarlo a sus formas de vida, no existiendo ningún plan urbanístico determinado. Será a partir de la llegada de Abd al-Rahmán I a mediados del siglo VIII cuando se inicie el proceso de islamización de la urbe heredada en función de una idea política al servicio de la dinastía Omeya: su conversión de capital de provincia a capital de Estado independiente del Califato abasí de Oriente[19]. Los nuevos pobladores, que en un primer momento se ocuparon simplemente de mantener el recinto amurallado, reorganizar el eje viario en función de sus puertas y fundar algunos cementerios extramuros -importantes para la creación posterior de arrabales-[20], pasaron a desarrollar todo un proyecto

[18] TORRES BALBÁS, Leopoldo y otros, *Resumen histórico del urbanismo en España*, Madrid, 1968, pág. 68.

[19] Vid. ACIÉN ALMANSA, Manuel y VALLEJO, TRIANO, Antonio, "Urbanismo y Estado Islámico. De Corduba a Qurtuba- Madinat al-Zahra", *Genèse de la ville islamique en Al-Andalus at au Maghreb Occidental*, Madrid, 1998, pp. 107-136.

[20] Vid. sobre este tema CASAL GARCÍA, Mª. Teresa, *Los cementerios musulmanes de Qurtuba*, Córdoba, 2003; CASAL GARCÍA, Mª Teresa y otros, "Espacios y usos

urbanístico que le servirá como instrumento para su política de islamización y legitimación de la dinastía omeya frente a la abasí[21]. Dicho proyecto consistió en la fundación de la Mezquita-Aljama[22], la construcción de alcázares y fortalezas[23], la creación de edificios vinculados al aparato burocrático del Estado (casa de Correos y de la Ceca) y la potenciación de las actividades económicas (zocos)[24], convirtiendo la parte meridional del recinto amurallado heredado de la antigua ciudad tardoantigua o visigoda en el centro civil y religioso de la nueva ciudad -*Madinat Qurtuba*[25]-, que de esta manera continuaba su proceso

funerarios en la Qurtuba islámica", *Anales de Arqueología Cordobesa*, 17, 2006, pp. 257-290; y LEÓN MUÑOZ, Alberto y CASAL GARCÍA, Mª. Teresa, "Los cementerios de Madinat Qurtuba", *El anfiteatro romano de Córdoba y su entorno urbano. Análisis arqueológico (ss. I-XIII d. C.)*, Monografías de Arqueología cordobesa, 19, vol. II, 2010, pp. 651-684.

[21] Vid. sobre ello MURILLO REDONDO, Juan Francisco, CASAL GARCÍA, Mª. Teresa y CASTRO DEL RÍO, Elena, "Madinat Qurtuba. Aproximación al proceso de formación de la ciudad emiral y califal a partir de la información arqueológica", *Cuadernos de Madinat al-Zahra*, 4, 2004, pp. 257-281.

[22] Esta fundación, tradicionalmente vinculada a la existencia en este lugar de un complejo episcopal en la Corduba tardoantigua o visigoda, era fundamental para lograr la unidad política y religiosa de todos los creyentes en la oración del viernes al mediodía en una ciudad que pretendía ser la capital de un Estado independiente de Bagdad (vid. al respecto OCAÑA JIMÉNEZ, Manuel, "Córdoba musulmana", *Córdoba, colonia romana, corte de los califas, luz de occidente*, C Córdoba, 1975, pág. 35).

[23] Dicha construcción se realiza también sobre un complejo civil anterior de la Corduba tardoantigua o visigoda. Vid. sobre ello LEÓN MUÑOZ, Alberto y MURILLO REDONDO, Juan Francisco, "El Complejo Civil tardoantiguo de Córdoba y su continuidad en el Alcázar Omeya", *Madrider Mitteilungen*, 50, 2009, pp. 399-432, así como el estudio realizado anteriormente de MONTEJO CÓRDOBA, Alberto J., "El alcázar andalusí de Córdoba y su entorno urbano", *Córdoba en la Historia. La Construcción de la Urbe, 1999, pp. 163-172.*

[24] Algunos servicios de la administración estuvieron fuera del propio Alcázar. Vid. MURILLO REDONDO, Juan Francisco, "La transición de la civitas clásica cristianizada a la madina islámica a través de las transformaciones operadas en las áreas suburbiales", *El anfiteatro romano de Córdoba y su entorno urbano. Análisis arqueológico (ss. I-XIII d. C.)*, Monografías de Arqueología cordobesa, 19, vol. II, Córdoba, 2010, pp. 501-547.

[25] Esta zona, sería durante bastantes siglos el centro vital de la Qurtuba islámica, sustituyendo a la de los foros romanos que fueron también en su época el centro cívico y monumental y lugar de referencia desde el punto de vista religioso, político, jurídico y administrativo (LÓPEZ ONTIVEROS, Antonio, *Evolución urbana de Córdoba y de los pueblos campiñeses*, Córdoba, 1981 (1ª edición 1973), pág. 81.

de transformación urbanística. A ello habría que unir el inicio de la articulación del espacio extramuros y periurbano a través de una serie de arrabales, que surgen -algunos a partir de una necrópolis previa- gracias a la iniciativa de personajes influyentes de la sociedad del momento, incluidos los propios dirigentes estatales, que construyen sus residencias y mezquitas, sirviendo ello de acicate para su desarrollo urbano[26].

El proceso de transformación urbanística iniciado con la instauración del Emirato independiente por Abd al-Rahmán I proseguirá durante el Califato, debido sobre todo a las necesidades derivadas del aumento de población como consecuencia del atractivo que ejercía *Madinat Qurtuba* como capital del Califato de al-Ándalus y al desarrollo alcanzado por la administración del nuevo Estado[27]. Ello supondría el diseño de una planificación urbanística que acabaría convirtiéndola en una ciudad única en la Europa occidental medieval, comparable tan solo por su estructura -caracterizada por su fragmentación urbana- a las grandes ciudades del Oriente islámico como Damasco y Bagdad[28]. La ciudad en la época de su máximo esplendor -perido califal (siglo X)- estaba constituida por un núcleo central amurallado, llamado Madina, y una serie de arrabales extramuros relativamente autónomos, formados por barrios de muy desigual extensión que en cierta medida constituían madinas en miniatura al haberse configurado como zonas de expansión urbana o como núcleos poblacionales en torno a una almunia, un palacio o una residencia[29].

La Madina, sector urbano heredado de la época tardoantigua o visigoda, que tenía la forma de un paralelogramo casi regular y que constituía el centro de la Qurtuba califal, será el origen del actual casco

[26] Vid. una síntesis de esta línea de actuación urbanística en GONZÁLEZ GUTIÉRREZ, Carmen, *op. cit.*, pp. 308-317.

[27] Vid. sobre dicha transformación y la imagen de Córdoba en el siglo X ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, "Córdoba en la época califal", *Abdarrahmán III y su época*, Córdoba 1991, pp. 215-229.

[28] Vid. MURILLO REDONDO, Juan Francisco, "Qurtuba califal. Origen y desarrollo de la capital omeya de al-Andalus", *Awraq*, 7, 2013, pp. 81-103.

[29] Una síntesis de la estructura urbana, y sobre todo del modo de vida en la madina cordobesa y en los arrabales extramuros, en VÁZQUEZ NAVAJAS, Belén, "Vivir en la Córdoba islámica: la ciudad califal", *Los barrios en la Historia de Córdoba: de los vici romanos a los arrabales islámicos*, Córdoba, 2018, pp. 323-349

histórico. Su morfología no debió cambiar mucho respecto a la época emiral, a excepción de las intervenciones realizadas en su recinto amurallado y puente, fortificándose la puerta de su extremo meridional[30], así como las llevadas a cabo en su ángulo suroccidental (Mezquita-Aljama, Alcázar, construcciones de carácter hidráulico -lavatorios, baños, red de alcantarillado, etc.), que tuvieron repercusiones urbanísticas en las calles y construcciones de su alrededor[31]. Los límites actuales de este recinto amurallado, con un perímetro cercano a los cuatro kilómetros en el que existían siete puertas, que hunde sus raíces en época romana y que fue restaurado desde los primeros años de la conquista musulmana, eran los siguientes: el río Guadalquivir, las actuales calles de San Fernando, Capitulares, Alfaros, Plaza de Colón, Ronda de Tejares, Paseo de la Victoria y calle de la Muralla o Kairuán. Dentro de él se podían distinguir dos sectores: uno, que comprendía la Mezquita-Aljama y sus alrededores[32], con mayor densidad de población, y otro, que abarcaba el resto de este sector urbano situado dentro de la muralla.

Su trazado viario estaba compuesto por dos ejes principales de comunicación: uno, con dirección norte-sur, y otro, este-oeste, que enlazaban con las puertas de salida y entrada a la ciudad más importantes, y una serie de calles secundarias, más estrechas y de sinuoso trazado, que a su vez daban acceso a callejones angostos, constituidos generalmente por cortos tramos que torcían bruscamente en ángulo recto para terminar en un lugar sin salida, cuyo único objetivo era permitir la comunicación de las casas que abarcaban con el resto de la ciudad[33].

[30] LEÓN MUÑOZ, Alberto, "La Calahorra o el puente fortificado de Córdoba en época califal", *Anales de Arqueología Cordobesa*, 13-14, 2002-2003, pp. 391-426.
[31] Vid. sobre ello VÁZQUEZ NAVAJAS, Belén, "Vivir en la Córdoba islámica…", pp. 325-330.
[32] Es precisamente esta zona, donde se encontraban las edificaciones vinculadas a las tres funciones básicas de la Qurtuba califal: centro político-administrativo (Alcázar), centro religioso e intelectual (Mezquita-Aljama) y centro económico (zocos y Alcaicería), la que constituye fundamentalmente el espacio urbano declarado Patrimonio de la Humanidad.
[33] Vid. MURILLO REDONDO, Juan Francisco, FUERTES SANTOS, Carmen y LUNA OSUNA, Dolores, "Aproximación al análisis de los espacios domésticos en la Córdoba andalusí", *Córdoba en la Historia. La construcción de la urbe*, Córdoba, 1999, pp. 129-154.

Calle y callejones daban lugar a un plano laberíntico, en el que apenas existían los ensanches o plazas, contribuyendo todo ello a ese carácter intimista y privado de la vida cotidiana propio de la población musulmana, en general, y de la Córdoba andalusí, en particular.

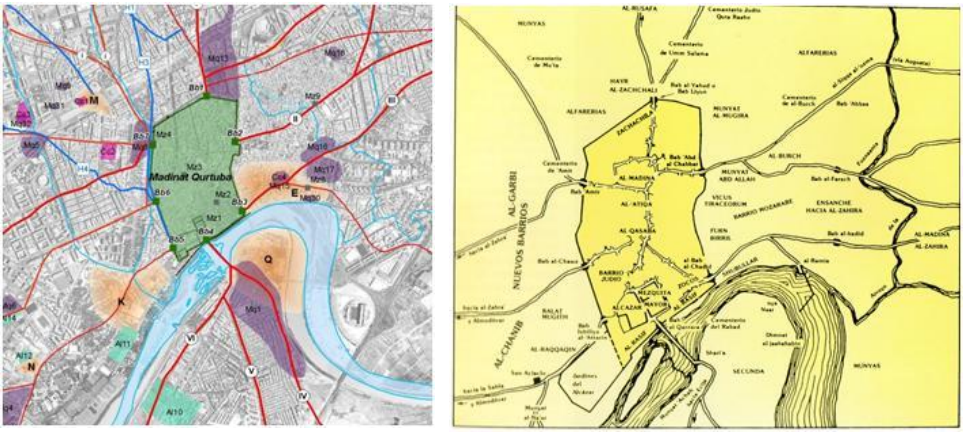


Fig. 3. Qurtuba islámica (siglos VIII-X)

Izquierda: La Córdoba emiral, heredera de la Córdoba visigoda (Fuente: Convenio GMU-UCO).
Derecha: La Córdoba califal, según el plano tradicional de E. Lèvi-Provençal

De la Qurtuba califal a la Qurtuba almohade

Si atendemos a la amplia historiografía existente sobre la ciudad de Córdoba en la época islámica, centrada casi toda ella en su etapa califal[34], podemos deducir que después de ella la ciudad casi desapareció. Y nada más lejos de la realidad, pues la Qurtuba califal tuvo su continuidad como urbe islámica hasta el siglo XIII, si bien no con la enti-

[34] Baste como ejemplo citar los estudios de CASTEJÓN Y MARTÍNEZ DE ARIZALA, Rafael, "Córdoba califal", *Boletín de la Real Academia de Córdoba* -en adelante *BRAC*-, 25, 1929, pp. 255-339 y LÉVI-PROVENÇAL, Évariste, "El desarrollo urbano. Córdoba en el siglo X", *Historia de España musulmana (711-1031). España musulmana. Hasta la caída del califato de Córdoba (711-1031): Historia y vida social e intelectual*, tomo V de la Historia de España de Menéndez Pidal, Madrid, 1982, pp. 227-255.

dad y notoriedad del siglo X[35]. Ello fue debido, sin lugar a dudas, a las consecuencias derivadas de la fitna o guerra civil que acabó con el Califato Omeya (1009-1031), como fueron -entre otras- la destrucción de todos los arrabales que configuraban la gran megalópolis que fue la ciudad andalusí en dicha época. Desde el siglo XI al XIII asistimos a la transformación y al desarrollo de una ciudad, sin punto de comparación con la de su época anterior, pero que es de sumo interés para el desarrollo de nuestro casco histórico porque se crea el segundo sector urbano del mismo: la al-Sharquiya o ciudad oriental.

La fitna supuso para la Córdoba andalusí la destrucción en las distintas fases bélicas, no solamente de Madinat al-Zahra, sino también de todos los barrios existentes al norte, occidente, sur y oriente de la Madina. Ello no impidió que su vida urbana, aunque muy disminuida en cuanto al número de habitantes, siguiera siendo muy activa durante el siglo XI, en el periodo de la taifa cordobesa de los Banu Yahwar, que sería controlada a partir de 1070 por la sevillana, e incluso durante un pequeño periodo de tiempo por la toledana, hasta la llegada de los almorávides en el año 1091, a partir del cual pasó a convertirse en una provincia más del imperio musulmán africano, dependiendo primero de aquéllos y a partir de 1162 de los almohades, estableciendo ambos sus gobernadores respectivos en la ciudad. Será en esta última etapa cuando asistimos a una pequeña revitalización de la urbe cordobesa[36].

Aunque son las fases más desconocidas para la historia de la ciudad islámica desde el punto de vista historiográfico, sabemos que a finales del siglo XI y principios del XII la antigua Qurtuba califal había quedado reducida solamente a un importante núcleo urbano amurallado -la Madina de la época califal- y a otro sector sin amurallar, situado al este de aquél, que había alcanzado su mayor poblamiento a finales del siglo X, constituido por algunos barrios que habrían podido sobrevivir

[35] Vid. sobre este último período histórico de la Qurtuba islámica el reciente trabajo de BLANCO GUZMÁN, Rafael, "Vivir en la Córdoba islámica: de la fitna a la entrada en la ciudad de Fernando III", *Los barrios en la Historia de Córdoba: de los vici romanos a los arrabales islámicos*, Córdoba, 2018, pp. 351-397.

[36] Cfr. LEÓN MUÑOZ, Alberto y BLANCO GUZMÁN, Rafael, "La fitna y sus consecuencias. La revitalización urbana de Córdoba en época almohade*", El anfiteatro romano de Córdoba y su entorno urbano. Análisis arqueológico (ss. I-XIII)*, 2, 2010, pp. 699-726.

a la destrucción causada por la fitna (al-Chanib al-Sharqî), existiendo una amplia zona de seguridad -al no estar urbanizada ni poblada- entre ambos sectores urbanos[37]. Esta pequeña parte de los barrios orientales que se salvaron de la destrucción fueron rodeados para su protección por una muralla a finales del siglo XI o principios de la centuria siguiente, en época almorávide, posterior a un primer amurallamiento anterior de extensión desconocida[38], conociéndose este sector urbano como la al-Sharquiya por su ubicación al este de la Madina[39].

La etapa almohade es, sin lugar a dudas, la más conocida de este período histórico. Hereda una ciudad con dos sectores urbanos amurallados -Madina y al-Sharquiya-, en la que aún permanecen las huellas de su pasado califal, cuyo legado permanece en gran medida -sobre todo en la Madina- en su recinto amurallado, en su red viaria, en sus diversos edificios y en su morfología estructural. Sin embargo, el contexto es totalmente distinto desde el punto de vista religioso, social, económico, político e incluso de la propia idiosincrasia de sus habitantes. A ello habría que unir la inestabilidad tanto interna -disensiones dentro de la ciudad entre sus habitantes respecto a los poderes gobernantes- como externa, debido esta última a la proximidad de las tropas castellanas y leonesas por la cercanía de la frontera con los cristianos[40].

---

[37] Vid. sobre el periodo almorávide EL HOUR, Rachid, "Córdoba frente a los almorávides: familias de cadíes y poder local en al-Andalus", *Revista del Instituto Egipcio de Estudios Islámicos*, 29, 1988, pp. 181-210 y "Córdoba en época almorávide: al-Andalus y el poder político almorávide", *Qurtuba*, 3, 1998, pp. 81-94.

[38] Vid. sobre este amurallamiento almorávide BAENA ALCÁNTARA, María Dolores y MARFIL RUIZ, Pedro, "Nuevos datos acerca del amurallamiento norte de la Ajerquía cordobesa. Excavaciones arqueológicas en el nº 14 de la Avenida de las Ollerías (Córdoba), *Cuadernos de Madinat al-Zahra*, 2, 1988-1990; CÓRDOBA DE LA LLAVE, Ricardo y MARFIL RUIZ, Pedro, "Aportaciones al estudio de las murallas medievales de Córdoba. Estructura y técnicas de construcción en el Sector Ronda del Marrubial", *Meridies*, 2, 1995, pp. 145-177; y BAENA ALCÁNTARA, María Dolores, "La muralla de la Ajerquía en su trazado Norte", *Córdoba en la Historia. La Construcción de la Urbe*, Córdoba, 1999, pp. 155-162.

[39] Aunque son escasas las fuentes escritas y dudosas las materiales, sabemos que de esta época son los baños documentados posteriormente en esta zona oriental (MARFIL RUIZ, Pedro, "Intervención arqueológica en el Baño de San Pedro (Córdoba)", *Qurtuba*, 2, 1997, pp. 335-336).

[40] Vid. sobre este período histórico el libro ya clásico de ZANÓN BAYÓN, Jesús, *Topografía de la Córdoba almohade a través de las fuentes árabes*, Madrid, 1989.

El sector de la Madina, rodeado por la muralla de origen romano en la que continuaron realizándose reparaciones para darle mayor seguridad en la defensa de la ciudad, era el más poblado. En dicho recinto amurallado existían siete puertas[41], en las que desembocaban los grandes caminos de acceso a la ciudad, que se prolongaban intramuros a través de su red viaria conectándose entre ellas. Las transformaciones y modificaciones urbanísticas de mayor interés tuvieron lugar en su zona suroeste con motivo de la recuperación por parte del Alcázar de su antigua condición de sede social y con la fortificación del sector suroccidental de la ciudad para darle mayor seguridad a la misma. Lo primero llevaría a una reutilización de sus espacios e incluso a la edificación de un nuevo palacio sobre el río y fuera de la ciudad[42], mientras que para lo segundo se construyó una alcazaba que cerraba definitivamente el espacio existente entre el Alcázar y el río[43]. El establecimiento de una cerca en torno a la puerta torreada de origen omeya, que cerraba el acceso al puente desde el sur -la Calahorra[44]-, responde igualmente al deseo de fortalecer la defensa de una ciudad en peligro por la proximidad de las tropas cristianas, que ya habían entrado anteriormente en la ciudad a mediados en mayo de 1145 al mando del monarca castellano Alfonso VII el Emperador, si bien su presencia en la misma duró solamente unos días.

Al margen de estas construcciones y reformas no hubo grandes cambios en la morfología de esta zona de la Madina, que desde el siglo X estaría ya plenamente configurada desde el punto de vista ur-

[41] OCAÑA JIMÉNEZ, Manuel, "Las puertas de la medina de Córdoba", *Al-Andalus*, 3, 1935, pp. 143-151.
[42] Cfr. ZANÓN BAYÓN, Jesús, *op. cit.*, pp. 75-77.
[43] Vid. al respecto, además del trabajo ya mencionado de LEÓN MUÑOZ, Alberto y MURILLO REDONDO, Juan Francisco, "El complejo civil tardorromano…, 2009, pp. 399-432, el de LEÓN MUÑOZ, Alberto, LEÓN PASTOR, Enrique y MURILLO REDONDO, Juan Francisco, "El Guadalquivir y las fortificaciones urbanas de Córdoba", *IV Congreso Internacional sobre fortificaciones: "Las fortificaciones y el mar"*, Alcalá de Guadaira (Sevilla), 2008, pp. 261-290 y el de LEÓN MUÑOZ, Alberto, "Las fortificaciones de la Córdoba Almohade", *Fortificaçoes e territorio na Península Ibérica e no Magreb (séculos VI a XVI)*, Lisboa, I, 2013, pp. 337-354.
[44] Cfr. LEÓN MUÑOZ, Alberto y otros, "Informe-Memoria de la I.A.U. en el P.A. SS.4 (entorno de la Torre de la Calahorra) (Córdoba), *Anuario Arqueológico de Andalucía*, 2004, III, pp. 244-257.

banístico. En su densa red viaria de calles tortuosas y adarves continuaron ejerciendo su función los distintos edificios que albergaba, desde la Mezquita-Aljama y las diferentes mezquitas menores existentes hasta los de carácter lúdico (baños) o comercial (alhóndigas y Alcaicería, ubicado este último al este de la Mezquita principal). Por el contrario la zona septentrional de la Madina, al tener una red viaria menos densa por el tipo de edificaciones existentes desde el siglo X -función residencial, esencialmente-, si pudo permitir la reocupación de espacios no edificados[45].

La al-Sharquiya o sector oriental, que había tenido una intensa ocupación en época califal y del que se salvó solamente una pequeña extensión[46], la más próxima a la Madina, se encontraba en época almohade rodeado por un recinto amurallado, cuyo origen -como ya se indicó anteriormente- se encuentra en un primer amurallamiento anterior a la llegada de los magrebíes, cuya extensión se desconoce, y que fue ampliado en época almorávide, realizándose simplemente algunas intervenciones en época almohade[47]. Este recinto rodeaba un espacio urbano mayor que el de la Madina, de unas cien hectáreas aproximadamente, atravesado por dos calles principales, de dirección este-oeste, una de las cuales coincidiría con la antigua Vía Augusta y donde se localizarían importantes espacios residenciales como el de Orive[48], que en cierto modo lo dividían en tres partes: norte, centro y sur, existiendo en cada una de ellas una red viaria de características y orientación diferentes en función de la densificación y tipo de ocupa-

[45] Vid. sobre ello BLANCO GUZMÁN, Rafael, "Vivir en la Córdoba islámica: de la fitna…", pp. 359-361.

[46] Vid. sobre estos antiguos arrabales ARJONA CASTRO, Antonio, "El cementerio de los Banu-l-'Abbas de Córdoba, el molino de Banu-l-'Abbas (de Martos) y los arrabales orientales de la Córdoba islámica", *BRAC*, 146, 2004, pp. 203-214.

[47] Cfr. ZANÓN BAYÓN, Jesús, *op. cit.*, pág. 53. Su trazado ha sido documentado desde el punto de vista arqueológico en varios lugares, según consta en el expediente incoado como zona arqueológica para su inscripción en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz en la provincia de Córdoba, realizado por José Antonio Morena López en el año 1996, que se encuentra en la Dirección General de Bienes Culturales en la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

[48] MURILLO REDONDO, Juan Francisco y otros, "La manzana de San Pablo-Orive en el contexto de la evolución histórico urbanística de Córdoba", *Orive. La clave del espacio público en el Centro Histórico de Córdoba*, Córdoba, 2009, pp. 43-135.

ción existente en cada una de ellas, así como de su función residencial o económica[49]. Dentro de este sector oriental de la ciudad almohade existía un amplio espacio sin urbanizar, aquél que estaba más próximo al lienzo oriental de la Madina, el cual por motivos de seguridad permanecerá sin ser ocupado por los habitantes de la al-Sharquiya, que sabemos estaba menos poblado que aquella.



Fig. 4. La Córdoba tardoislámica (siglos XI-XIII)

Izquierda: Plano general, según A. León, y R. Blanco, ("La consecuencias de la fitna…").
Derecha: La Córdoba almohade, según J. Zanón.

Aunque la ciudad en época almohade tenía cierta ocupación extramuros, esta será totalmente abandonada a medida que las tropas cristianas avance en su conquista y sitúen la frontera cerca de Córdoba, sobre todo a raíz de la derrota de los almohades en la batalla de las Navas de Tolosa en el año 1212, que le abrirá las puertas para la conquista del valle del Guadalquivir al haberse roto definitivamente el equilibrio existente entre cristianos y musulmanes a favor de los pri-

[49] La morfología de la zona sur es la que más semejanzas guarda con la zona meridional de la Madina (vid. sobre todo ello BLANCO-GUZMÁN, Rafael, "Vivir en la Córdoba islámica: de la fitna…", pp. 362-372.

meros. A partir de este momento la situación política del territorio en poder de los musulmanes se descompuso totalmente, al surgir una reacción nacionalista entre los andaluces contra los africanos, lo que tuvo como consecuencia que la vida fuera de las murallas fuese un peligro y mucha población optara por emigrar a otras localidades más seguras o vivir dentro de la protección que ofrecían las murallas, pasando a utilizarse parte del espacio intramuros para actividades de carácter primario ante posibles asedios.

De la Qurtuba almohade a la Córdoba cristiana

La conquista de Córdoba por Fernando III en junio de 1236, después de seis meses de asedio y de la firma de una capitulación, significó la llegada a la ciudad de un grupo humano de características totalmente distintas, ya que pertenecía a la civilización occidental europea cristiana, al que durante más de cinco siglos había ocupado la ciudad, perteneciente al mundo islámico. Se abre con ello una nueva etapa histórica dentro del período medieval caracterizada por el paso de una sociedad tributaria islámica a una sociedad feudal cristiana. Los nuevos habitantes, que heredan una ciudad vacía de población por las características de la capitulación firmada, comienzan a partir de este momento la adaptación a un medio urbano de características andalusíes, que irán transformando lentamente con sus inversiones para adecuarlo a sus necesidades[50]. A fines de las centurias bajomedievales (siglos XIII-XV) la ciudad ofrecerá una imagen nueva respecto a la heredada: la de una ciudad cristiana.

La urbe heredada por los cristianos fue la de la última etapa musulmana: la Córdoba almohade, cuya estructura le servirá de base para adecuarla a sus necesidades a lo largo de las centurias siguientes, de acuerdo a la definición que Alfonso X hace de la ciudad medieval en sus *Partidas*: "todo aquel lugar que es cerrado de los muros con los arrabales et los edificios que se tiene con ellos". Estaba dividida -como ya hemos indicado- en dos zonas, amurallas ambas y constitui-

[50] Vid. al respecto CARMONA PÉREZ, Juan Manuel, "El tránsito de la Córdoba islámica a la Córdoba bajomedieval cristiana. Nuevas perspectivas desde la arqueología", *Anahgramas*, IV, 2017, pp. 44-104.

das en épocas distintas: la Madina, conocida en época cristiana como la Villa, y la al-Sharquiya o ciudad oriental, conocida como Axarquía o Ajerquía, siendo esta última de mayor extensión[51]. Estos dos sectores urbanos estaban separados por el lienzo oriental de la muralla de la Villa, donde existían dos puertas y otros tantos postigos que las comunicaban entre sí. En el resto de los lienzos de la muralla había varias puertas para salir y entrar a la ciudad, en concreto, cinco más en la Villa y siete u ocho, según los autores en la Axarquía[52]. Dentro de cada uno de estos sectores urbanos se encontraba su correspondiente trazado viario típico de las ciudades hispanomusulmanas -al que ya hemos hecho referencia- que ponía en comunicación las distintas partes de la ciudad. A lo largo de ese entramado viario se distribuirían los distintos tipos de edificaciones existentes y algunas pequeñas plazas, encontrándose un extenso espacio sin urbanizar por razones de índole militar entre la Villa y la Axarquía. Esta, menos urbanizada y por consiguiente más despoblada, tenía un sistema defensivo inferior al de la Villa, lo que explica la facilidad con que los cristianos se adueñaron de ella en la noche del 23 de diciembre de 1235 y la dificultad que tuvieron para apoderarse de la antigua Madina musulmana, donde los musulmanes resistieron seis meses hasta que firmaron su capitulación.

Los cristianos se encontraron con una gran urbe desierta y demasiado considerable en extensión para los contingentes militares con que contaba el monarca Fernando III. Por este motivo, unido al hecho de ser un islote cristiano en territorio musulmán, la ciudad no pudo ser ocupada definitivamente hasta finales de 1236, después de haber pregonado su poblamiento por todos los lugares de los reinos hispánicos, si bien no quedaría asegurada totalmente su defensa hasta que el monarca volviera y conquistara gran parte de la actual provincia de

[51] Los límites actuales del recinto amurallado de la Villa, de origen romano y reconstruido en la época islámica, eran: el río Guadalquivir, las calles San Fernando, Diario de Córdoba, Capitulares, Alfaros, Plaza de Colón, Ronda de los Tejares y calle de la Muralla o Kairuán. Por su parte, los de la Axarquía, que se remonta a la época previa a la llegada de los pueblos magrebíes, eran: el río Guadalquivir, Campo Madre de Dios, Ronda de Andújar, parte de las calles del Arroyo de San Lorenzo y Escañuelas, zona al sur y paralela a la calle Mª. Auxiliadora, Ronda del Marrubial, Avenida de las Ollerías, Plaza de Colón y el límite con la Madina a través de las calles Alfaros, Capitulares, Diario de Córdoba y San Fernando.

[52] OCAÑA JIMÉNEZ, Manuel, "Córdoba musulmana", pp. 46-47.

Córdoba entre febrero de 1240 y marzo de 1241, sufriendo durante esos cinco años diversas vicisitudes desde el punto de vista demográfico[53].

Aunque a mediados del siglo XV se sigue todavía describiendo a Córdoba como una ciudad "cortada por medio con un antiguo diámetro de murallas y mientras una parte queda abajo plana, la otra brilla especialmente por su altitud"[54], esta imagen genérica no responde a la real, ya que esconde las diversas transformaciones que se venían realizando en la estructura urbana de la ciudad almohade heredada y que podrán ser perfectamente visibles al inicio de la Modernidad. Dichos cambios fueron múltiples y abarcaron distintas esferas: desde la estructura puramente urbanística (recinto amurallado, red viaria y toponimia, vivienda, etc.) hasta la propia organización político-administrativa de la ciudad y los nuevos centros de poder civil y religiosos, pasando por los cambios sociales y económicos propios de una población diferente, que llevarían a una nueva forma de vivir y sentir la ciudad, en la que por supuesto estarían aún presentes ciertas características de la época histórica anterior. De esta forma, bajo una apariencia continuista en sus aspectos formales, comenzó a producirse una ruptura con la urbe heredada, transformándose paulatinamente la ciudad islámica en ciudad cristiana[55].

La imagen de la ciudad bajomedieval viene dada fundamentalmente por su estructura física: recinto amurallado, espacio intramuros, red viaria y vivienda, así como por aquellos servicios que son imprescindibles en toda comunidad humana: abastecimiento de agua, red de alcantarillado, pavimentación de sus calles y servicios de higiene y limpieza. Los nuevos pobladores, que actuarán sobre estos elementos estructurales -heredados de la época almohade- desde su llegada a la

[53] Vid. sobre la conquista de la ciudad por los cristianos ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, "De la Córdoba islámica a la cristiana. Conquista. Repoblación y repartimiento urbano", *Al-Mulk. Anuario de Estudios Arabistas*, II época, 6, 2006, pp. 69-93.

[54] Así lo refleja el manuscrito de Jerónimo Sánchez (NIETO CUMPLIDO, Manuel, *Córdoba en el siglo XV*, Córdoba, 1973, pp. 64-65).

[55] Vid. sobre todo ello ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, "Vivir en la Córdoba bajomedieval (siglos XIII-XV)", *Los barrios en la Historia de la ciudad (2): de las collaciones bajomedievales a los barrios actuales*, Córdoba, 2019, pp. 23-84.

ciudad, llevarán a cabo una serie de transformaciones de tal manera que a inicios del siglo XVI tendremos una nueva imagen de la ciudad, la cual participará en su "morfología, disposición, combinación de elementos y estructura tanto de lo cristiano como de lo islámico"[56]. Dichas transformaciones, que pretendían hacer la ciudad más habitable para los cristianos, no solo afectarán al interior de la ciudad sino que se proyectarán fuera de la misma al crear diversas áreas de edificaciones extramuros, dando lugar a un nuevo plano de la ciudad que con ligeras variaciones llegará hasta el siglo XIX.

La imagen de la ciudad de Córdoba durante los siglos bajomedievales aparece claramente enmarcada por su recinto amurallado, que la aísla física, jurídica y psicológicamente de su entorno rural. Si además tenemos en cuenta la amenaza que representa su proximidad a la frontera con el reino de Granada, comprenderemos la honda preocupación a nivel institucional -monarquía, concejo e Iglesia- por la conservación del mismo. Sus reparaciones, nuevas edificaciones de elementos defensivos, aumento y modificación del emplazamiento de algunas puertas, un pequeño cambio en el trazado de la muralla de la Ajerquía e incluso una ampliación de su recinto en el ángulo suroccidental de la Villa -como a continuación veremos- constituyeron el apartado más costoso dentro de las inversiones urbanas llevadas a cabo por los cristianos[57]. Finalizada la guerra de Granada el recinto amurallado irá perdiendo su función militar, pero mantendrá su papel protector al seguir aislando la ciudad de su entorno rural en materia fiscal o de higiene en caso de epidemias[58]. Sin embargo, a partir de este momento

[56] MONTERO VALLEJO, Manuel, *Historia del urbanismo en España. I. Del Eneolítico a la Baja Edad Media*, Madrid, 1996, pág. 237.

[57] Una descripción de las murallas y puertas de dicho recinto amurallado, heredado de la época almohade, en ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, "El recinto amurallado de la Córdoba bajomedieval", *La ciudad hispánica durante los siglos XIII al XVI. Actas del Coloquio celebrado en La Rábida y Sevilla del 14 al 19 de septiembre de 1981*, III, Madrid, 1987, pp. 125-152 y *Córdoba en la Baja Edad Media. Evolución urbana de la ciudad*, Córdoba, 1989, pp.55-73. Un resumen de las transformaciones realizadas en el recinto heredado durante los siglos XIII al XV en "Vivir en la Córdoba bajomedieval…", pp. 56-59.

[58] Vid. para un estudio del proceso constructivo del recinto amurallado de Córdoba el trabajo de ESCUDERO ARANDA, José; MORENA LÓPEZ, José Antonio; VALLEJO TRIANO, Antonio Y VENTURA VILLANUEVA, Ángel, "Las murallas de

se iniciará un proceso de degradación del mismo al disminuir sus inversiones.

Dicho recinto amurallado abarcaba un espacio urbano que no se encontraba totalmente urbanizado. El caserío no se distribuía regularmente por el interior de la ciudad, ya que existían amplias zonas sin edificación alguna. Mientras que la Villa era el sector más urbanizado en el momento de la conquista, exceptuando su zona septentrional, que estaba ocupada por huertas, la Ajerquía era el menos urbanizado, pues además de la amplia explanada existente delante del lienzo oriental de la muralla de la Villa, las zonas despobladas se extendían por la zona norte y sureste de dicho sector urbano. Estos espacios despoblados serán objeto de varios procesos de urbanización durante los siglos bajomedievales. Igualmente algunos lugares ya urbanizados se verán afectados por diversas innovaciones urbanísticas.

En primer lugar se llevó a cabo desde fines del siglo XIII y hasta principios del XV la urbanización del despoblado existente entre la Villa y la Ajerquía. Sirvieron como ejes dinamizadores de la misma la instalación en este lugar a los pocos años de la conquista de Córdoba de los monasterios de San Pablo y San Pedro el Real, conocido posteriormente como San Francisco. Igualmente contribuyó a esa transformación urbanística y ocupación poblacional de la zona la concesión por el monarca Sancho IV de dos ferias francas al año a la ciudad de Córdoba el 5 de agosto de 1284. Con este amplio proceso urbanístico cambió por completo la imagen heredada de la antigua explanada existente entre la Villa y la Ajerquía, en la que se crearon tres plazas: Potro, Corredera y San Salvador, que se convirtieron en centros de referencia en la vida cordobesa de esta época[59].

Paralelamente al anterior proceso de urbanización se realizaron diversas reestructuraciones urbanísticas de diferentes zonas de la Villa durante el siglo XIV. Concretamente, en su zona noroeste, con la edificación del monasterio de San Hipólito, que servirá de dinamizador

---

Córdoba (el proceso constructivo de los recintos desde la fundación romana hasta la Baja Edad Media)", *Córdoba en la Historia: La Construcción de la Urbe*, Córdoba, 1999, pp. 201-224.

[59] Cfr. ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, *Córdoba en la Baja Edad Media…*, pp.79-81

para la posterior urbanización de la misma; en la zona suroeste, con la construcción de los Reales Alcázares y las murallas que rodeaban su huerta, el espacio urbano conocido como Alcázar Viejo y la que separaba ambos sectores, lo que llevaría consigo la urbanización y poblamiento de esta nueva área urbana a partir de finales del siglo XIV, que se sumaría al poblamiento ya existente desde mediados de dicha centuria del llamado castillo de la Judería, antigua alcázar almohade, colindante con el Alcázar Viejo; y el ensanchamiento de la plaza de la Judería, frente al ángulo noroccidental de la catedral cordobesa[60].

Será precisamente la urbanización y poblamiento del nuevo espacio urbano creado entre el conocido en época cristiana como castillo de la Judería, los Reales Alcázares y la reciente muralla construida, que dio lugar a un saliente en la zona suroeste del recinto de la Villa heredado de la última época islámica, lo que dará lugar al tercer sector urbano del que hoy conocemos como casco antiguo o histórico de Córdoba. Pues la trama urbanística creada, al ser diferente a la ya existente en la Villa y la Ajerquía, originará un nuevo espacio con identidad propia dentro de la ciudad -el Alcázar Viejo-, nacido de criterios urbanísticos plenamente cristianos: geometrismo de sus calles, rectilíneas y paralelas, tomando como referencia igualmente los lienzos de muralla que delimitaban el espacio, y con una calle transversal a ellas que las ponía en comunicación con la puerta de salida de la ciudad[61].

En último lugar asistiremos desde finales del siglo XIV y durante todo el XV a la urbanización de aquellos espacios que estaban aún sin poblar dentro de toda la ciudad: las huertas y los corrales. Así, en la Villa, en su sector noroeste, se edificó la zona ocupada por los corrales y huertas existentes entre la colegiata de San Hipólito y la muralla, quedando solamente sin urbanizar en la Villa el terreno comprendido entre esas edificaciones y la fortificación existente cerca de la puerta de Osario, que permanecerá de la misma forma hasta el siglo XIX. Por lo que respecta a la Ajerquía, se urbanizó el entorno de la Fuenseca; una gran parte de las huertas de los monasterios de San Pablo, San

[60] Ibíd., pp. 81-82.
[61] Cfr. NIETO CUMPLIDO, Manuel y LUCA DE TENA Y ALVEAR, Carlos, "El Alcázar Viejo, una repoblación cordobesa del siglo XIV", *Axerquía*, I, 1980, pp.229-273.

Pedro el Real o San Francisco y San Agustín; y el espacio situado en el extremo sureste de la Ajerquía, junto a la muralla, entre las puertas de Baeza y Nueva[62].

Finalizada la Baja Edad Media y en los albores de la Modernidad la imagen del espacio urbano intramuros que ofrece la ciudad de Córdoba había cambiado respecto a la heredada de la época almohade, debido a los diversos procesos de urbanización realizados en la urbe. En primer lugar, habría que destacar la existencia de tres unidades urbanísticas distintas: la Villa -antigua Madina musulmana-, donde la influencia islámica era mayor; la Ajerquía -la antigua al-Madina al-Sharqiyya-, donde la herencia islámica fue menor, ya que en ella los cristianos llevaron a cabo durante los siglos bajomedievales diversos proyectos urbanísticos al existir mayor espacio libre de edificaciones, produciéndose una conjunción entre lo heredado y lo nuevo; y el Alcázar Viejo, producto de un urbanismo cristiano medieval tardío, totalmente distinto al heredado en la mayor parte de la Villa[63]. En segundo lugar, señalar que tan solo quedaron sin edificaciones las huertas y corrales existentes junto a la muralla septentrional de la Ajerquía, así como algunos espacios urbanos convertidos en amplios muladares u ocupados por jardines o huertas de casas solariegas o de monasterios y conventos. Esta imagen perdurará durante las centurias modernas y será recogida en el *Plano de los Franceses* de 1811[64].

Este amplio proceso de urbanización modificaría también la red viaria heredada, ya que los nuevos pobladores tratarán de adaptarla a sus necesidades con una mentalidad distinta a la islámica[65]. Los cambios más significativos son los siguientes: pérdida del sentido de la privacidad y la intimidad musulmana por el de la utilidad, ostentación y ornamentación propios de una sociedad occidental; múltiple funcionalidad reflejada a su vez en su toponimia; desaparición -a partir de la segunda mitad del siglo XV- de callejas, adarves y barreras que no conducían a ninguna parte o de pequeñas plazas del interior de la

[62] Cfr. ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, *Córdoba en la Baja Edad Media…*, pp. 82-83.
[63] Ibíd. pp. 104-106.
[64] Ibíd. pág. 83.
[65] Vid. sobre este tema ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, "Córdoba en la Baja Edad Media: la red viaria de una ciudad mudéjar", *BRAC*, 138, 2000, pp. 9-55.

complicada red viaria heredada, al ser incorporadas a los edificios con los que lindaban; creación de calles más anchas y rectas, así como manzanas con un cierto geometrismo respecto a la época precedente; y regularización y ampliación de determinadas calles, ensanchamiento y creación de plazas, modificación de algunos trazados urbanos, etc. como consecuencia del cumplimiento desde la segunda mitad del siglo XV de las normativas recogidas en las ordenanzas del alarifazgo, en las que ya están presentes las ideas propias del occidente europeo. Todo ello, sin cambiar sustancialmente la herencia recibida, contribuirá a crear una nueva imagen de la ciudad, en la que el entramado viario de la ciudad estaba perfectamente jerarquizado y en el que se distinguían claramente las tres unidades urbanísticas antes señaladas: la Villa, en donde predominaba una red viaria de herencia islámica; la Ajerquía, donde dicha herencia era menor al mezclarse con los cambios efectuados por los cristianos, y el Alcázar Viejo, donde su trama viaria era totalmente cristiana[66].

Dentro de esta variada red viaria se encontraba el tejido urbano propiamente dicho: las viviendas. En un primer momento, una vez repartidos los edificios heredados de la última época musulmana entre los nuevos pobladores de la ciudad, se iniciaría un proceso de adaptación de los mismos a sus necesidades, mientras que a medida que se urbanizaban las zonas despobladas se irían construyendo nuevos edificios de acuerdo con la normativa de esta época. A fines de los siglos bajomedievales nos encontramos con una variada gama de edificios, que contribuían a dar una determinada imagen de la ciudad bajomedieval. En principio habría que distinguir tres grupos. Por un lado, las construcciones de carácter monumental, tanto religiosas (iglesias y monasterios o conventos) como civiles (palacios, casas solariegas, etc.), que son las que mejor se han conservado. Por otro, las viviendas populares, cuya tipología era muy variada (casas, casas-corral, mesones, tiendas, casas-tiendas, etc., mereciendo una mención especial las casas del Alcázar Viejo, etc.), que con el paso del tiempo fueron sufriendo modificaciones e incluso llegaron a desaparecer. Por último, aquellos edificios de estructura peculiar debido a la función que de-

[66] Ibíd., *Córdoba en la Edad Media…*, pp. 84-87 y "Vivir en la Córdoba bajomedieval…", pp.62-67.

sempeñaban (alcaicería, alhóndigas, baños, molinos, batanes, etc.), que serían utilizados por los cristianos con la misma finalidad, pero que con el tiempo necesitaron diversas rehabilitaciones para su mantenimiento, llegando algunos incluso a desaparecer o se adaptaron a otro tipo de funciones[67].

Pero la imagen de la Córdoba bajomedieval venía dada también por su infraestructura, que abarcaba aquellos servicios imprescindibles en toda comunidad humana, y que -de alguna forma- garantizaban su nivel de vida, como eran la pavimentación de sus calles, el abastecimiento de agua, la red de alcantarillado y los servicios de higiene y limpieza. En todos ellos se produjeron diversas transformaciones respecto a la herencia recibida, si bien en este sentido habría que decir que la ciudad de Córdoba en estas centurias dejaba mucho que desear, ya que era una urbe sucia e insalubre, al ser atravesada incluso por algunos arroyos. Aunque el concejo comenzó a tomar algunas medidas a final del siglo XV para mejorar la seguridad e imagen de su red viaria (derribo de obstáculos, pavimentación de algunos ejes viarios, etc.), lo cierto es que no sería hasta la centuria siguiente cuando se intente solucionar parte de estos problemas. En cuanto al abastecimiento de agua, en un principio aprovecharon la infraestructura heredada de la época musulmana, intentando protegerla y repararla, pero a pesar de ello algunas zonas de la Ajerquía padecían graves necesidades al carecer de suministro de agua, lo que le llevarían a utilizar otros procedimientos como complemento para dicho abastecimiento. Tan importante como este era el problema de la evacuación de aguas, tanto de lluvia como residuales, en una época donde las epidemias eran frecuentes; sin embargo, no supieron conservar la red de alcantarillado heredada de la época musulmana[68], la cual se fue deteriorando y fue siendo sustituida por otros sistemas menos higiénicos y más primitivos, a pesar de las normativas existente sobre ello en las ordenanzas de alarifes. Pero la gran preocupación del concejo cordobés será la

[67] Ibíd., "La vivienda cordobesa a fines de la Baja Edad Media", *Actas VIII Congreso de Profesores Investigadores de Andalucía*, Baena (Córdoba), 1989, pp. 175-184, *Córdoba en la Baja Edad Media…*, pp. 87-95 y "Vivir en la Córdoba bajomedieval…", pp. 67-70.

[68] Vid. al respecto AZORÍN IZQUIERDO, Francisco, "El alcantarillado árabe de Córdoba", *Al-Mulk*, 2, 1961-1962, pp. 193-194.

limpieza e higiene de la urbe ante la imagen que ofrecía la ciudad, lo que le llevaría a elaborar numerosas normativas en sus ordenanzas para solucionar este problema, que seguirá latente incluso durante la Modernidad[69].

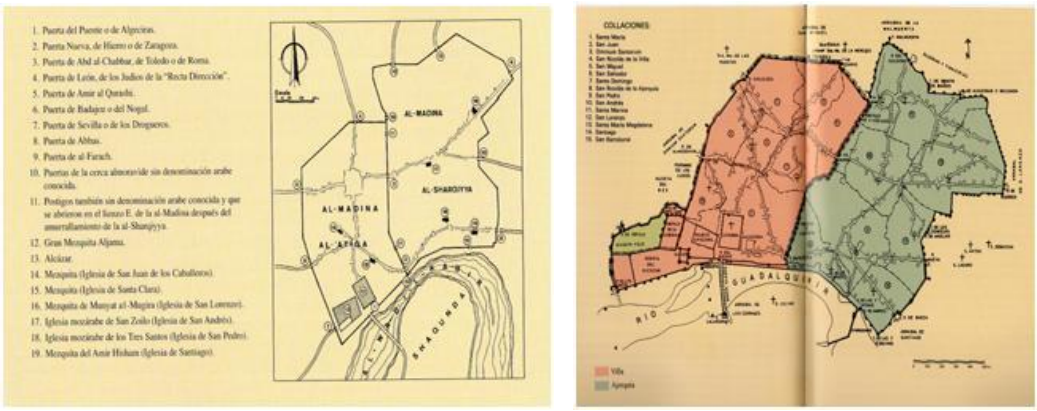


Fig. 5. La Córdoba cristiana bajomedieval (siglos XIII-XV)

Izquierda: La Córdoba cristiana al ser conquistada por Fernando III en 1236, según M. Ocaña Jiménez.
Derecha: La Córdoba cristiana a fines de la Baja Edad Media, con los tres sectores urbanos: Villa, Ajerquía y Alcázar Viejo, según J. M. Escobar Camacho.

La época moderna

El reinado de los Reyes Católicos podemos considerarlo como el período de transición entre dos épocas distintas: la medieval y la moderna. Por un lado, los monarcas intentaron acabar con los vestigios del pasado bajomedieval y, por otro, pusieron las bases que posibilitarían un cambio en los diferentes aspectos (políticos, sociales, económicos, culturales, etc.) de la vida del siglo XV que conducirían a la Modernidad. La ciudad de Córdoba, cuyo número de habitantes rondaba los 25.000 en los primeros años del siglo XVI y los 28.000 a

[69] Vid. un resumen de ello, con la bibliografía existente sobre este tema, en ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, "Vivir en la Córdoba bajomedieval…", pp. 70-75.

fines del primer tercio de dicha centuria[70], se verá igualmente inmersa en ese proceso de cambio debido a las decisiones tomadas por su concejo.

Dichas decisiones, aunque no afecten de un modo radical a la imagen de la urbe heredada de la época bajomedieval, si producirán en ella determinadas transformaciones que -de alguna manera- son el preludio de lo que será posteriormente la Córdoba moderna: la del Quinientos de esplendor y las dos siguientes de decadencia[71]. Sin embargo, por lo que respecta a su estructura urbana se puede afirmar que -en cierto modo- es una prolongación de la Córdoba bajomedieval, ya que la ciudad continuó teniendo sus tres unidades urbanísticas heredadas de épocas anteriores: Villa, Ajerquía y Alcázar Viejo, que precisamente es lo que le da su impronta especial, realizándose en cada uno de sus elementos urbanos diferentes transformaciones, cuya incidencia en la imagen fue mínima.

De la Córdoba bajomedieval cristiana a la Córdoba del Plano de los Franceses de 1811

La ciudad de Córdoba aparece enmarcada durante las centurias modernas por su recinto amurallado, cuyo trazado no sufrirá modificación alguna respecto al de la época bajomedieval. Las murallas perdieron durante el siglo XVI su función militar, pero acrecentaron su papel protector al aislar a la ciudad de su entorno rural en materia fiscal y de higiene en caso de epidemias. Los únicos cambios producidos en esta centuria son la apertura durante sus primeros años de una nueva puerta de acceso a la ciudad y una nueva vía de comunicación entre la Villa y la Ajerquía. A partir de dicho siglo se inicia un progresivo deterioro de las mismas, como consecuencia lógica del paso del tiempo, de determinadas actuaciones delictivas y del derribo de algunos trozos de muralla y de torres con fines prácticos y estéticos. Pero el

[70] Cfr. FORTEA PÉREZ, José Ignacio, *Córdoba en el siglo XVI: las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*, Córdoba, 1981, pp. 108 y 115

[71] Vid. sobre estas centurias los libros de ARANDA DONCEL, Juan, *Historia de Córdoba. III. La época moderna (1517-1808)*, Córdoba, 1984 y PUCHOL CABALLERO, Mª. Dolores, *Urbanismo del Renacimiento en la ciudad de Córdoba*, Córdoba, 1992.

interés del municipio cordobés por su conservación le llevará a repararlas y a embellecer sus puertas con las nuevas ideas del momento, como ocurrió con la Puerta del Puente durante el Renacimiento[72].

Aunque el interés por conservar este legado perdurará durante el siglo XVII y primeros años del XVIII, lo cierto es que las cada vez más menguadas arcas municipales no pudieron hacer frente a las costosas reparaciones de la cerca y se decidió comenzar la demolición de algunos lienzos de muralla, torres y puertas en la segunda mitad del Setecientos, a lo que se unió el cierre de alguna de ellas. El aumento de la población extramuros, que exigía una apertura de la muralla en determinados lugares, contribuyó también a este cambio de opinión[73].

Dicho recinto amurallado rodeaba el espacio interior heredado de la Córdoba bajomedieval, en el que se llevarán a cabo diversas transformaciones urbanísticas que -en cierto modo- fueron una prolongación de las realizadas a finales de dicha época histórica. Así, durante el siglo XVI se continuó con la urbanización de aquellos espacios -huertas y corrales de monasterios- que aún estaban sin edificaciones, sobre todo en la Ajerquía, quedando aún espacios sin urbanizar a finales de dicha centuria en su zona septentrional o en los muladares existentes en algunas zonas de la ciudad. Pero la fuerte expansión demográfica registrada en esta centuria llevaría, al no existir espacio suficiente intramuros, a edificar en algunos arrabales heredados del período bajomedieval, lo que dará lugar a la instalación de una serie de conventos y ermitas en las proximidades de las puertas de la muralla[74].

Durante la primera centuria de la Modernidad no se urbanizarán amplias zonas de la ciudad como había ocurrido en la época bajomedieval, ya que no existían espacios para ello. Tan sólo asistiremos al proceso de urbanización llevado a cabo en la segunda mitad del siglo XVI en la plaza de los Alcázares o Campillo del Rey (actual Campo

[72] Vid. un resumen de ello en ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, "Córdoba en el tránsito a la Edad Moderna", *El reino de Córdoba y su proyección en la Corte y América durante la Edad Moderna*, Córdoba, 2008, pp. 20-24.
[73] Ibíd., "El casco histórico de Córdoba en el siglo XIX", *Córdoba contemporánea. Historia, espacio urbano y economía*, Córdoba, 2009, pp. 55-59.
[74] Ibíd., "Córdoba en el tránsito…", pp. 24-28.

Santo de los Mártires), auténtico muladar en aquella época, que con la construcción de las Caballerizas Reales y el colegio-seminario de San Pelagio se convirtió en un importante centro urbano al utilizarse como zona de paseo por los cordobeses. Sin embargo, extramuros de la ciudad si se realizará una importante actuación urbanística en dichos años, como fue el acondicionamiento como zona de paseo y esparcimiento de la margen derecha del Guadalquivir, que puede ser considerada como el primer paso en la configuración de la actual ribera[75].



Fig. 6. La Córdoba moderna (siglos XVI-XVIII)

Izquierda. Vista de Córdoba de J. Hoefnagel (1572).
Derecha: Recinto amurallado cristiano en la Puerta de Baeza, detalle del grabado de P. M. Baldi (1668)

El resto de las actuaciones urbanísticas se limitarán a pequeñas transformaciones en la red viaria heredada (regularización y ampliación de algunas calles, apertura de nuevas vías urbanas, modificación de determinados trazados viarios como consecuencia de las cesiones de callejas o pequeñas plazas a instituciones religiosas o particulares para que se incorporaran a sus edificios, y ensanchamiento y creación de algunas plazas) y a edificaciones de solares, que en algunos casos eran muladares. De todas estas reformas la más significativa fue la remodelación de la plaza de la Corredera, realizada en el siglo XVII por el corregidor Ronquillo Briceño. Dichas actuaciones -entre las que

[75] Ibíd., "El casco histórico de Córdoba…", pp. 61-62.

se incluyen también obras de embellecimiento y de mejora de infraestructuras-, derivadas de la nueva mentalidad y gustos estéticos de cada época, se conjugarán perfectamente con las calles y plazas medievales heredadas[76].

Dentro de la red viaria que atravesaba la ciudad de Córdoba durante las centurias modernas se ubicaban una amplia gama de edificios, que constituían el tejido urbano propiamente dichos. Además de las viviendas populares ya mencionadas, existentes desde la época bajomedieval, asistiremos desde el siglo XVI a la construcción de edificios de carácter monumental: palacios, casas solariegas, iglesias y monasterios. Al estar construidos según la estética del momento, y de acuerdo con una nueva concepción del espacio existente desde el Renacimiento, modificarán el urbanismo de la ciudad en aquellos lugares donde se levantaban al estar edificados hacia el exterior[77].

La infraestructura urbana, cuya finalidad esencial es prestar a la comunidad humana que vive en la ciudad una serie de servicios y contribuir a mejorar su nivel de vida, será objeto de atención por parte de las autoridades municipales en la transición a la Modernidad. La pavimentación y limpieza de sus calles, el alcantarillado, el abastecimiento de aguas, la eliminación de aguas sucias, basuras y malos olores y -en general- el mantenimiento de la ciudad son aspectos que sin duda contribuyen a la imagen de la urbe cordobesa, que en este aspecto dejaba mucho que desear a pesar de que desde finales del siglo XV y en las centurias modernas las ordenanzas municipales se habían preocupado de ello. Aunque se llegaron a realizar algunas mejoras en cada uno de estos apartados respecto, gracias a las actuaciones llevadas a cabo por el concejo, la realidad es que el propio desinterés de los ciudadanos en mantener limpia su ciudad contribuía en parte a dar esa mala imagen de la ciudad, que será transmitida por los viajeros que llegaban a ella[78].

[76] Ibíd., "Córdoba en el tránsito…", pp. 28-30 y "El casco histórico de Córdoba…", pp. 63-67.
[77] Ibíd., pp. 30-32 y 67-69 respectivamente.
[78] Ibíd., pp. 32-37 y 69-72 respectivamente.

De la Córdoba del Plano de los Franceses de 1811 a la Córdoba de principios del siglo XX

El casco antiguo o histórico de Córdoba, que tuvo su origen fundamentalmente en el legado medieval -tanto islámico como cristiano- y en las modificaciones realizadas durante las centurias modernas, llegará casi intacto en su estructura e infraestructura urbana- a principios del siglo XIX, como queda reflejado en el *Plano de los Franceses* de 1811, al presentarnos la ciudad encerrada aún dentro de su recinto amurallado y con amplias superficies ocupadas por edificios de carácter conventual. Aunque a lo largo de la centuria decimonónica asistimos a algunos intentos por modificar dicha herencia y transformar la ciudad cordobesa en una urbe moderna, lo cierto es que -debido a las condiciones poblacionales y socioeconómicas de nuestra ciudad, reflejadas en la literatura de la época- dichos intentos no tendrán éxito y hasta la segunda mitad de dicha centuria no se pondrán los cimientos de lo que será la Córdoba actual.

Será precisamente a fines del siglo XIX y principios de la centuria siguiente cuando la urbe cordobesa no responda ya al concepto de ciudad que se recogía en *Las Partidas* de Alfonso X -la de su casco antiguo o histórico-, comenzando a partir de este momento una nueva concepción de ciudad -la que ha llegado hasta la actualidad- donde dicho casco histórico-artístico deja de ser considerado como la propia ciudad cordobesa y queda tan solo como una parte de la misma. Son precisamente esos dos momentos: la ciudad encerrada dentro de su recinto amurallado y los intentos por modificarla los que describe perfectamente T. Ramírez de Arellano y Gutiérrez en sus *Paseos por Córdoba*, quedando también reflejados en los tres planos existentes sobre la ciudad en dicha centuria: 1811, 1851 y 1884.

El siglo XIX en Córdoba -al igual que ocurre en el resto de las ciudades españolas- se caracteriza desde el punto de vista urbano por la desaparición de las murallas como elemento fundamental de la ciudad preindustrial o ciudad heredada. Si a principios del siglo XIX aún mantienen cierta funcionalidad -militar, fiscal y de control sanitario-, lo cierto es que también ocasionaba ciertos trastornos para la población que vivía extramuros. Sin embargo, el recinto amurallado aún se continuará reparando a pesar del desinterés del gobierno municipal, que se verá forzado a su conservación por mandato de la Hacienda

Nacional para un mejor control fiscal. A mediados de siglo las murallas comenzarán a ser cuestionadas por razones demográficas, económicas, sanitarias, e incluso urbanas, ya que impedían unir el espacio intramuros con la periferia. Pero será la llegada del ferrocarril a nuestra ciudad en 1859 la causa fundamental para que comience su destrucción, ya que así se favorecía el tránsito de viajeros y mercancías entre la estación y la ciudad, siendo también los propios intereses del Ayuntamiento los que llevarán en otras ocasiones al derribo de parte de las murallas[79].

Durante la segunda mitad del siglo XIX se derriba la mayor parte del recinto amurallado, destrucción que no se debe a la falta de suelo para edificar sino más bien a la necesidad de abrir nuevas vías de comunicación con las nuevas áreas de actividad implantadas en la periferia y al deseo de crear una nueva fachada urbana moderna al exterior, ya que se consideraba un símbolo del pasado y un elemento urbano anacrónico del que había que liberarse en favor de la modernidad[80]. Por ello, dependiendo de las características políticas del gobierno de cada momento -progresista o moderado- asistiremos a fases de demolición, al considerarlas como signo del pasado y de opresión política y económica, o de reconstrucción, al considerarla una reliquia del pasado y una insensatez el destruirla. La desaparición del recinto amurallado, realizada a veces de manera anárquica y a impulsos de las necesidades o caprichos de los propietarios de los edificios colindantes, dejaría paso a las rondas perimetrales de la ciudad, así como a la creación de los paseos y jardines existentes en la actualidad[81]. Por ello para los habitantes del siglo XXI la desaparición de lo que fue un símbolo de la ciudad, que forma aparte de nuestra memoria histórica, tan solo podemos imaginarla a través de dichas rondas

[79] Vid. sobre ello MARTÍN LÓPEZ, Cristian, "La desaparición de las murallas en Córdoba", *Córdoba en la Historia: La construcción de la urbe*, Córdoba, 1999, pp. 421-428.

[80] GARCÍA VERDUGO, Francisco y MARTÍN LÓPEZ, Cristina, *Cartografía y Fotografía de un siglo de urbanismo en Córdoba (1851-1958)*, Córdoba, 1994, pp. 18-19.

[81] Vid. también sobre esta temática MARTÍN LÓPEZ, Cristina, *Córdoba en el siglo XIX. Modernización de una trama histórica*, Córdoba, 1990, pp. 43-78.

de circunvalación que delimitan actualmente el antiguo casco histórico-artístico[82].

La Desamortización fue la gran ocasión perdida para cambiar la estructura urbana intramuros en la primera mitad del siglo XIX, al haber podido permitir en los espacios desvinculados nuevas urbanizaciones que crearan equipamientos públicos, espacios libres que descongestionaran la saturación de las edificaciones o la construcción de nuevas viviendas, procurando con todo ello ensanchar la población. Tan solo el convento de San Martín pasará a manos del Ayuntamiento, como efecto directo de la Desamortización de 1836, procediéndose a la construcción de un paseo que será inaugurado en 1843, satisfaciendo con ello las demandas de las clases acomodadas que querían un paseo interior en la ciudad. Dos décadas después sería destruido para dejar paso al nuevo paseo del Gran Capitán. Igualmente cabe señalar que pocos edificios religiosos -solamente tres- acabarán teniendo un uso público, pues del resto de los enajenados unos pasan a particulares y otros permanecerán con su misma función. Este escaso impacto de la Desamortización, que fue debido a la penuria económica y a las exigencias del Tesoro Nacional que forzó la venta a particulares, puede apreciarse igualmente en la red viaria, perdiéndose la ocasión de abrir nuevas calles que descongestionaran algunas zonas saturadas por las edificaciones[83].

Las escasas transformaciones urbanas llevadas a cabo en la primera mitad del siglo XIX es el motivo por el que en el nuevo plano de Córdoba que se realiza en 1851, en el que participan don José Mª. de Montis y Fernández y el arquitecto don Pedro Nolasco Meléndez, siendo aprobado por la Academia de Nobles Artes de San Fernando, se continúe ofreciendo una imagen similar del casco histórico a la de principios de centuria. Solamente se ve modificado el lugar donde se encontraba el convento de San Martín, convertido en paseo con el mismo nombre, así como una serie de cambios extramuros: consoli-

[82] Vid. ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, "El casco histórico de Córdoba…", pp. 73-76.
[83] GARCÍA VERDUGO, Francisco R., "La formación de la ciudad contemporánea. El desarrollo urbanístico cordobés en los siglos XIX y XX", *Córdoba en la Historia. La Construcción de una Urbe, Córdoba*, 1999, pp. 375-376.

dación de cinco de los arrabales heredados, inicio de los llamados paseos alamedas y la construcción de parte del murallón de la Ribera[84].

Será durante la segunda mitad del siglo XIX y primeros años del XX cuando verdaderamente se inicie el proceso de transformación de la ciudad heredada, con motivo del trazado de la vía férrea y la construcción de la estación, que va ligado íntimamente a la nueva clase social -la burguesía- y al nuevo orden económico -el capitalismo- imperante en toda España. Tres van a ser las reformas urbanísticas que permitirían la posterior expansión de la ciudad fuera de sus murallas: la progresiva desaparición de las mismas y de sus puertas, a la que ya hemos hecho referencia, si bien algunas se salvaron y fueron remodeladas, llegando a crearse incluso nuevas puertas; la realización de pequeñas reformas interiores (ensanches o alineaciones de varias vías urbanas en toda la ciudad, destacando entre ellas la apertura del paseo del Gran Capitán como primer paso para comunicar la ciudad con la estación de ferrocarril) y la consolidación de paseos-alamedas en torno al recinto amurallado[85].

La apertura del Paseo del Gran Capitán tendrá una consecuencia inmediatas en la red viaria intramuros: el intento de unir el nuevo centro de la ciudad que se estaba creando con el antiguo (calles Librería, Espartería, Capitulares y Liceo), lo que llevará al ensanche y ampliación de las calles que iban de uno a otro, abriéndose también nuevas vías para una comunicación más directa entre ambos. Aunque este proceso no se terminará hasta la centuria siguiente, durante la segunda mitad del siglo XIX asistiremos a la alineación de algunas calles (Paraíso, Gondomar, Góngora, Liceo, Morería, Letrados, etc.) y a la apertura del primer tramo de Claudio Marcelo, entre las calles Capitulares y María Cristina.

[84] Vid. sobre los cambios efectuados en la zona de extramuros ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, "El casco histórico de Córdoba…", pp. 82-84.

[85] Vid. un resumen de todas estas transformaciones en NARANJO RAMÍREZ, José, "La ciudad de Córdoba. De las "Collaciones" bajomedievales a los barrios: transformaciones urbanísticas en su fisonomía urbana", *Los barrios en la Historia de Córdoba (2). De las collaciones bajomedievales cristianas a los barrios actuales*, Córdoba, 2019, pp. 303-358.

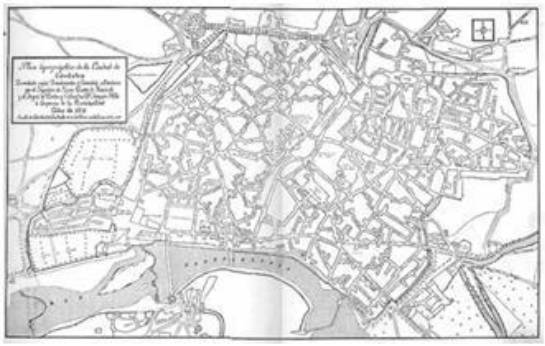
Una parte importante de estos cambios aparecen reflejados en el tercer plano que se hace de la ciudad cordobesa en el siglo XIX: el de 1884, realizado por don Dionisio Casañal y Zapatero, oficial del cargo de topógrafos, por encargo del Ayuntamiento. Con la transformación de la red viaria tradicional se descongestionaba el casco urbano para una mejor ventilación y mayor soleamiento de las edificaciones, se facilitaba el cada vez más abundante tráfico rodado y se satisfacía la aspiración de las clases acomodadas de dotar a sus residencias de marcos dignos. Pero todas estas alineaciones y cambios fueron tan solo soluciones parciales que se fueron planteando en cada caso[86].

La infraestructura urbana, cuya finalidad esencial era prestar a la comunidad que habitaba la ciudad una serie de servicios y contribuir con ellos a mejorar su nivel de vida, dejaba mucho que desear en la Córdoba de principios del siglo XIX. Aunque se realicen algunas mejoras en el empedrado y embaldosado de sus calles, en la recogida de basuras por contratas, en el abastecimiento de agua y eliminación de las aguas sucias, en el intento de alumbrado público de 1831, en la creación de una policía urbana, etc.; el saneamiento del casco histórico va a ser uno de los graves problemas de la centuria decimonónica, sobre todo si tenemos en cuenta que el nuevo sistema productivo, las actividades que conllevaba y el nuevo modo de vida exigían nuevos servicios para los que se necesitaban a su vez unos medios administrativos y técnicos que fueran capaces de satisfacer las nuevas demandas. Muchos de los problemas de infraestructura no se solucionarán verdaderamente hasta bien avanzado el siglo XX, pues a lo único que asistimos en la segunda mitad del siglo XIX es a una serie de trabajos de carácter técnico para solucionar dicha problemática[87].

[86] Vid. sobre ello los trabajos ya mencionados de GARCÍA VERDUGO, Francisco R., "La formación de la ciudad contemporánea…", pp. 377-378; GARCÍA VERDUGO, Francisco R. y MARTÍN LÓPEZ, Cristina, *Coreografía y Fotografía de un siglo de urbanismo…,* pp. 27-32, así como el de MARTÍN LÓPEZ, Cristina, "El planeamiento urbano de mediados del siglo XIX: los planos geométricos o de alineaciones de Córdoba de 1849 y 1884", *Ifigea*, 7-8, 1991, pp. 83-91.

[87] Vid. ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, "El casco histórico de Córdoba…", pp. 80-82.

A



B



C



D

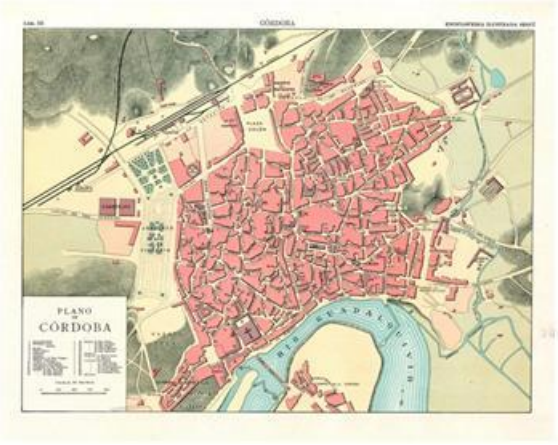


Fig. 7. La Córdoba del siglo XIX y principios del XX

A: Plano de los Franceses de 1811
B: Plano de 1851 de don José Mª. de Montis y Fernández y el arquitecto don Pedro Nolasco Meléndez
C: Plano de 1884 de don.Dionisio Casañal y Zapatero
D: Plano de Guichot de 1910

La época actual: el casco histórico, una parte más de la ciudad del siglo XX

Si a lo largo del siglo XIX la ciudad heredada -el casco antiguo o histórico- se fue transformando, aunque sin perder las esencias básicas de su trama urbana, como se puede observar en la vista aérea de la ciudad realizada a mediados del mismo por Guesdon, los planos de principios de la centuria siguiente si recogen ya todas las transformaciones llevadas a cabo anteriormente. Sin embargo, los centros de acción y decisión económica siguen siendo los mismos; por ello, el siguiente paso será la configuración del nuevo centro urbano y económico de Córdoba en las Tendillas y su unión con el de la Corredera, parte del cual será recogida en el plano de 1927. A partir de este momento es, como se recoge en los planos de mediados del siglo XX, cuando el antiguo casco histórico-artístico de Córdoba sea totalmente superado.

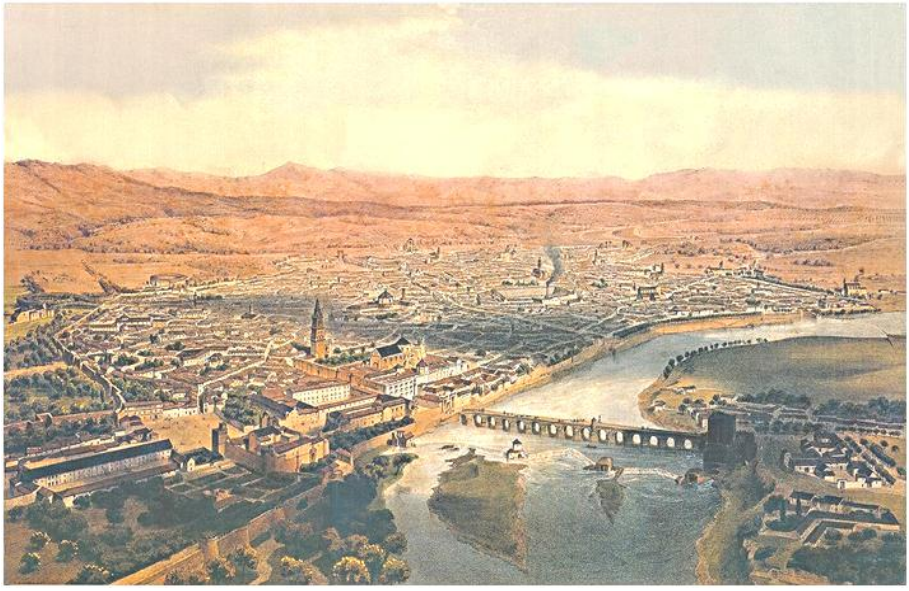


Fig. 8. Vista aérea de la ciudad de Córdoba realizada por Alfred Guesdon en 1853

Si a fines del siglo XIX la urbe cordobesa comienza a no identificarse con el llamado casco urbano antiguo o casco histórico heredado de las centurias anteriores, la primera mitad del siglo XX marca ya una nueva etapa urbana en la que dicho casco será solamente una parte

más de la nueva concepción de la ciudad moderna, que busca el progreso con el capital y la burguesía íntimamente unidos. De esta forma se pierde la imagen que durante varias centurias había definido la ciudad de Córdoba: la de su casco histórico, perfectamente delimitado por los límites de su recinto amurallado.

Pero este cambio en la imagen de la ciudad no se realiza ni por la necesidad de expansión debido a un aumento excesivo de la población, que requiera nuevo suelo urbano, ni por el desarrollo industrial de la ciudad, que lleve a una expansión fuera de sus murallas. Dicha transformación, aunque tardía en relación con otras ciudades españolas, se debió en muchos casos a criterios de modernidad y de supuestas mejoras, que en una gran parte acabaron destruyendo nuestro casco histórico y no aportaron soluciones a los graves problemas que tenía la ciudad de Córdoba, los cuales tuvieron que esperar a bien entrado el siglo XX para intentar erradicarlos[88].

LA DIVISIÓN URBANA DEL CASCO ANTIGUO: LAS COLLACIONES Y LOS BARRIOS, UNA NUEVA FORMA DE VIDA

Toda ciudad posee, junto a su estructura urbana, una particular idiosincrasia o carácter que emana fundamentalmente de su forma particular de vida, que se ha ido configurando a lo largo de la estancia de un grupo humano en dicho espacio urbano. En el caso concreto de Córdoba, cuya población islámica abandonó totalmente la ciudad con motivo de la capitulación firmada con el monarca Fernando III, dicho carácter o personalidad ha venido determinada por su unidad de división interna nacida a partir del nuevo poblamiento de la ciudad por los cristianos en 1236. Aunque los anteriores pobladores dejaron su huella cultural andalusí en la ciudad, será el grupo mayoritario de los cristianos como nuevos pobladores los que irán conformando una nueva forma de vida en la urbe conquistada, sin olvidarnos de la presencia en la misma de otros grupos humanos minoritarios de distinta ideología religiosa y diferentes características sociales -judíos y mudéjares-, que también dejaron su particular huella cultural y artística en la ciudad

[88] Vid. al respecto LÓPEZ ONTIVEROS, Antonio, *op. cit.*, pág. 146.

hasta que fueron obligados a convertirse al cristianismo y acabaron como conversos, y posteriormente cristianos nuevos, integrados en cierto modo en dicha organización urbana.

Dicha unidad de división interna de la ciudad, dejando al margen lo que pudieron suponer en su momento los vici para la época romana o los arrabales para la época islámica, surge de la superposición de la vida civil y espiritual existente en el mundo bajomedieval que se refleja a nivel de ciudad en la existencia de una doble organización: eclesiástica y municipal. La base de esta doble estructura de poder se encuentra en las collaciones, nombre que recibe las distintas zonas o circunscripciones en que se divide la ciudad. Estas, que se fijan en función de las iglesias parroquiales de la ciudad, sirven también de referencia para la organización administrativa del concejo de la urbe. Son, por tanto, entidades administrativas, tanto civiles como religiosas[89].

Este nuevo reparto zonal de la ciudad en collaciones introducido por los repobladores cristianos, base de la organización concejil y parroquial, perdurará durante toda la Baja Edad Media y, una vez en los siglos modernos la palabra collación acabará siendo sustituida por la de barrio, tal y como lo entendemos en la actualidad, si bien las dos conviven en esta etapa histórica, aunque con significado distinto. Según se deduce de la documentación existente sobre nuestra ciudad, el término barrio se utiliza para hacer referencia a un espacio urbano mucho más reducido que el de la collación, identificándose en ocasiones con una calle tan solo. Sus límites, a diferencia de los de la collación, venían marcados por las características -procedencia geográfica, rasgos socioeconómicos, oficios y profesiones, etnia y religión, etc.- de los propios grupos humanos que vivían dentro de las circunscripciones parroquiales y municipales[90].

---

[89] "Pedro de Alcalá traduce los tres nombres, arrabal, barrio y collación de la ciudad, por la misma palabra árabe rabad" (TORRES BALBÁS, Leopoldo, *Ciudades hispanomusulmanas*, I, Madrid, 1952, pág. 169). Para Montero Vallejo collación significa lo mismo que barrio o parroquia, si bien "el concepto de collación suplantó en lo administrativo al de barrio. Mas éste … convivió con la collación, como fruto de una secular y más rica realidad, mucho más fluctuante en cuanto al significado y las dimensiones" (MONTERO VALLEJO, Manuel, *op. cit.*, pág. 278).

[90] ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, *Córdoba en la Baja Edad Media…*, pp. 77-78.

Las collaciones y la organización parroquial de la ciudad: un nuevo marco de sociabilidad durante los siglos bajomedievales y modernos

La división de los dos sectores urbanos -Villa y Ajerquía-, heredados de la época musulmana, en zonas o circunscripciones llamadas collaciones, al igual que existía en el resto de las ciudades castellanas, se llevará a cabo inmediatamente después de la conquista de la ciudad. Una vez afianzada esta con la vuelta a la misma de Fernando III (febrero 1240 a marzo 1241), la junta de partidores procederá al repartimiento urbano y -de acuerdo con la autoridad eclesiástica- fijará el número de iglesias parroquiales de la ciudad, que a su vez servirán de base para la organización del concejo de Córdoba. La creación de parroquias será, pues, la primera transformación que realizarán los cristianos en la ciudad de Córdoba para adaptarla a su forma de vida[91].

Con dicha finalidad se dividieron los dos sectores urbanos en catorce collaciones, dependientes cada una de ellas de una parroquia, cuyos topónimos coincidían con las respectivas advocaciones religiosas de sus iglesias. Siete pertenecían a la Villa: Santa María, San Juan, Omnium Sanctorum, San Nicolás, San Miguel, San Salvador y Santo Domingo; y otras siete a la Ajerquía: San Nicolás, San Pedro, San Andrés, Santa Marina, San Lorenzo, Santa María Magdalena y Santiago. La organización parroquial de la ciudad en collaciones alcanzará valor jurídico con el fuero concedido a la ciudad de Córdoba por Fernando III en 1241. Aunque en el aparece este término, al hacer referencia a la forma de escoger juez, mayordomo, escribano y alcaldes para la ciudad, lo cierto es que aparece con anterioridad en la documentación, lo que confirma que el fuero fue tan solo expresión escrita de actos anteriores del monarca[92].

[91] La segunda transformación que realizan los cristianos para adaptar la ciudad a su forma de vida es la creación del concejo, tomando como base igualmente las collaciones, que será el marco de la organización político-administrativa de la ciudad y reflejo de las relaciones sociales de la nueva población que se instala en la urbe cordobesa (vid. sobre ello ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, "Vivir en la Córdoba bajomedieval…", pp. 49-55).

[92] Ibíd., *Córdoba en la Baja Edad Media…*, pp. 74-77.

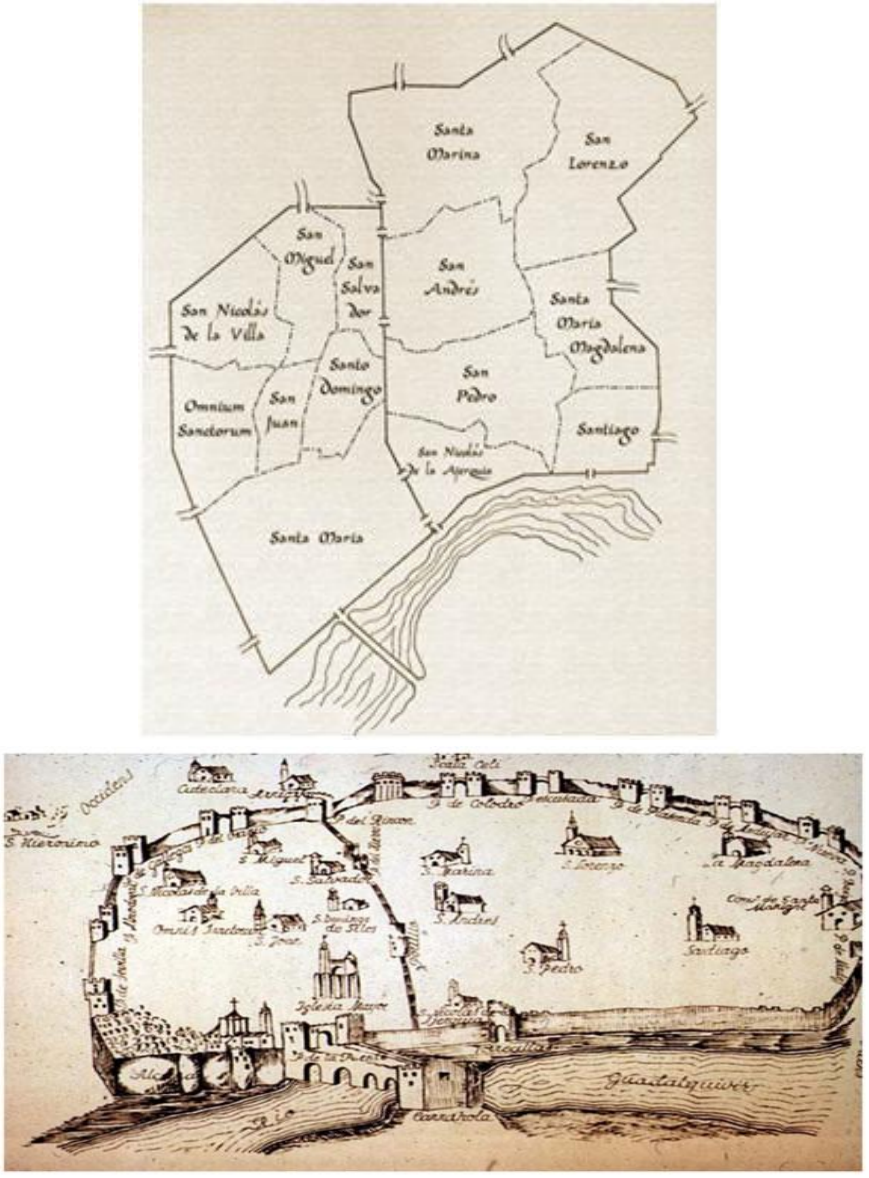


Fig. 9. Las collaciones y la organización parroquial de la Córdoba cristiana

Arriba: Las collaciones de la Córdoba cristiana del siglo XIII
Abajo: El "primer plano" de Córdoba con las distintas parroquias bajomedievales (a partir de García, Gámiz 2010), basado en un dibujo anónimo de la ciudad de Córdoba (1752). Archivo de la Catedral de Córdoba, Colección Vázquez Venegas, vol. 260, 1-2, p. 1a

Su primitivo número se verá ampliado a fines del siglo XIV con la creación en el ángulo suroccidental de la Villa de una nueva collación: San Bartolomé[93], aunque no parroquia, ya que seguirá dependiendo desde el punto de vista eclesiástico de la iglesia de Santa María[94]. La nueva collación comprendía la antigua Judería -separada de la collación de Santa María- y el Alcázar Viejo[95]. Con ella, pues, la ciudad queda dividida a fines del siglo XIV en quince collaciones, si bien una de ellas -la de San Bartolomé- era solamente de carácter civil, ya que -aunque tenía su propia iglesia- esta no tenía carácter de parroquia[96].

Esta división parroquial y concejil de la ciudad, que perduró durante el siglo XV y se adentró en las centurias modernas, no se limitó tan solo al espacio urbano intramuros, sino que trascendió fuera de él, extendiendo las collaciones sus respectivas jurisdicciones por los nueve arrabales existentes para finales de la Baja Edad Media en los alrededores de la urbe[97]. Sin embargo, estas circunscripciones exteriores no estarían claramente definidas, dando lugar por ello a diversos tipos de conflicto[98].

---

[93] El motivo de la creación de esta collación fue el poblamiento llevado a cabo desde los últimos años del siglo XIV en la zona conocida como Alcázar Viejo, que se encontraba separada por una muralla de los Reales Alcázares de Córdoba -construidos durante la primera mitad de dicha centuria- y de su huerta. A dicho poblamiento, que coincidió con la desaparición de la Judería por la conversión al cristianismo de una gran parte de los judíos a partir del asalto a la misma en junio de 1391, se unió el del recinto conocido como Castillo de la Judería, ubicado al sur de la misma y en linde con el Alcázar Viejo, habitado desde antes de dicha fecha tanto por cristianos como por judíos, que continuarán en el mismo después de su conversión al cristianismo (Ibíd., pp. 183-188).

[94] Cfr. SANZ SANCHO, Iluminado, *La Iglesia y el Obispado de Córdoba en la Baja Edad Media (1236-1426)*, I, Madrid, 1989, pp. 166-171.

[95] Vid. NIETO CUMPLIDO, Manuel y LUCA DE TENA Y ALVEAR, Carlos, "El Alcázar Viejo, una repoblación…", pág. 246.

[96] Sin embargo, Juan Aranda Doncel indica que no será hasta el siglo XVI cuando "la antigua parroquia de San Bartolomé desaparece y queda agregada a la de Santa María" ("Córdoba en los siglos de la Modernidad", *Córdoba en la Historia. La Construcción de la urbe*, Córdoba, 1999, pág. 301).

[97] Vid. sobre estos arrabales ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, *Córdoba en la Baja Edad Media…*, pp. 115-119.

[98] Ibíd., pág. 74.

La religión de los nuevos pobladores de la ciudad de Córdoba, que había llevado a la fijación de iglesias parroquiales como base de las collaciones, creará amparándose en ellas un nuevo marco de sociabilidad, para cuyos edificios adaptarán al principio varias de las mezquitas existentes en la ciudad. Con el paso del tiempo, cuando tuvieron medios económicos suficientes, los nuevos pobladores construirán templos de nueva planta o reformarán los ya existentes[99]. Por su parte, las minorías étnico-religiosas (mudéjares y judíos), presentes también en la ciudad inmediatamente después de su conquista por los cristianos, aunque en sectores urbanos segregados del resto de la urbe en determinados momentos (Morería y Judería), tuvieron también como centro espiritual y de sociabilidad sus propios edificios: la mezquita y la sinagoga[100].

La parroquia, al convertirse en el centro de sociabilidad de los nuevos pobladores cristianos[101], será "un referente urbanístico, visual e incluso fiscal, así como un vehículo de participación y de aglutinamiento social[102]. Por un lado, es el marco físico en el que el individuo practicaba su religiosidad desde que nacía hasta que moría (bautizo, matrimonio y enterramiento). Por otro, era el marco de encuadramiento para las milicias concejiles o para la elección de jurados para el concejo, sirviendo en algunas ocasiones como sede de las reuniones del propio concejo de la ciudad.

[99] Entre las mezquitas que fueron reutilizadas como iglesias parroquiales destaca, en primer lugar, la Mezquita Aljama, que fue utilizada para el culto cristiano bajo la advocación de Santa María. En el mismo caso se encuentran también las iglesias parroquiales de San Lorenzo, Santiago, San Juan y San Nicolás de la Ajerquía o iglesias simplemente, como por ejemplo la de Santa Clara. Con posterioridad se levantaron iglesias -Santa Marina, Santa María Magdalena, San Miguel, etc.-, localizadas en lugares estratégicos de las collaciones, y conventos o monasterios que sirvieron de núcleo aglutinador para la población (Vid. sobre ello JORDANO BARBUDO, Mª. Ángeles, *Arquitectura medieval cristiana en Córdoba (desde la reconquista al inicio del Renacimiento)*, Córdoba, 1996).

[100] Vid. sobre estos sectores urbanos ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, *Córdoba en la Baja Edad Media…,* pp. 106-112.

[101] Ibíd., "Vivir en la Córdoba bajomedieval…", pp. 42-49.

[102] HINOJOSA MONTALVO; José, "Espacios de sociabilidad urbana en el reino de Valencia durante la Edad Media", *Acta histórica et archaeologica mediaevalia*, 32, 2014-2015, pp. 1005-1006.

La parroquia proporcionaba a los fieles un marco esencial de referencia para la vida diaria, tanto desde el punto de vista teológico como del quehacer diario. Sus campanas, por ejemplo, avisaban tanto de la vida religiosa de esa comunidad como de sucesos extraordinarios de la vida cotidiana (incendios, catástrofes, asonadas, etc.). El párroco era una persona muy importante para la comunidad, no solo como guía espiritual a través de las prácticas religiosas, sino que también estrechaba lazos de amistad con sus feligreses para controlar su mentalidad y conducta, aunque la suya no fuera a veces ejemplar.

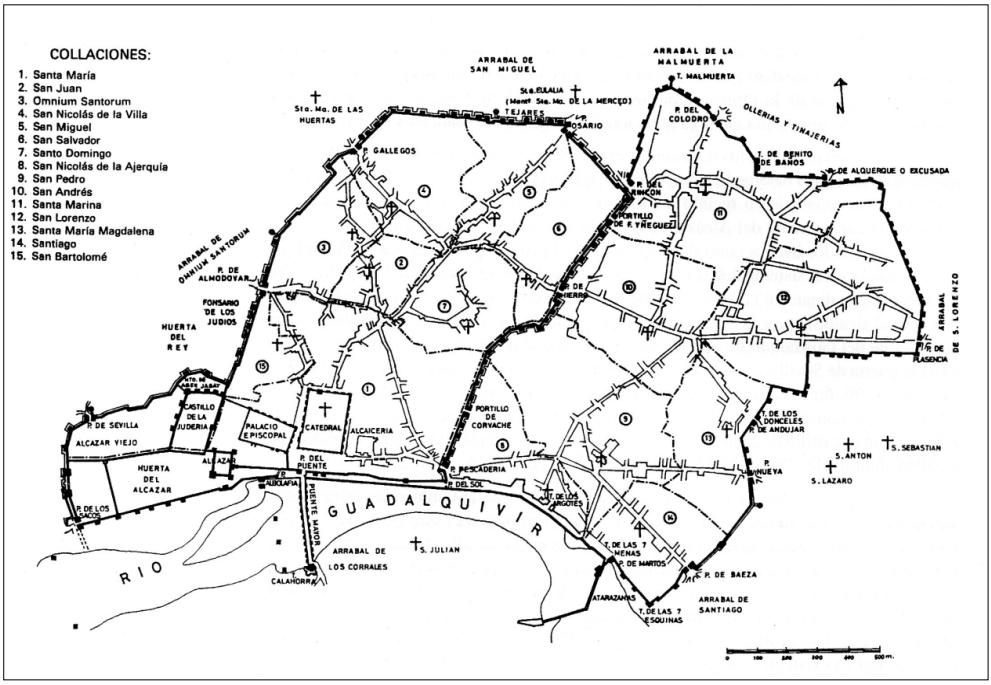


Fig. 10. Plano del casco histórico de Córdoba a principios del siglo XVI, con la división de su espacio intramuros en collaciones, que posteriormente darán origen a los barrios

La parroquia tenía también su propio consejo seglar y sus representantes para administrar los bienes de la fábrica de la iglesia, los diezmos que se recaudaban y las limosnas destinadas a la asistencia a los pobres o a la liberación de los cautivos. En ella se celebraban también reuniones civiles: las de las cofradías, a través de las cuales se canalizaba la piedad popular con fines benéfico-asistenciales, unidos en oca-

siones a la defensa de los intereses profesionales; las de las advocaciones de sus titulares, que daban lugar a las correspondientes fiestas; las de los funerales de sus cofrades o las reuniones de determinados grupos sociales.

El espacio de la parroquia era también el marco de todo tipo de celebraciones festivas (representaciones teatrales, misterios de la Asunción, etc.), así como el lugar de asilo ante cualquier acción incontrolada de las masas. Su cementerio no solo era la última morada, sino que también servía para alimentar la memoria colectiva o como lugar de reunión de parroquianos y vecinos para determinadas fiestas.

Con la llegada de las centurias modernas esta división parroquial sufrirá varios cambios. En primer lugar, tendrá lugar la erección de una nueva parroquia en 1570 sobre una antigua ermita en la zona meridional extramuros, concretamente en el arrabal bajomedieval de Los Corrales, conocido en el Quinientos como Campo de la Verdad, debido al aumento poblacional en este lugar. La nueva parroquia, llamada del Espíritu Santo o Visitación de Nuestra Señora, aumentó a quince el número de parroquias existentes, si bien esta última no se ubicaba en el interior del recinto amurallado[103]. Posteriormente, asistimos a una disminución de este número e incluso a un cambio en la denominación de una de ellas.

Así, en la primera mitad del siglo XVII, concretamente en 1624, la de San Nicolás de la Ajerquía pasará a denominarse de los Santos Nicolás y Eulogio de la Ajerquía al añadirle una segunda advocación a la de su primer titular, trasladándose en la segunda mitad del siglo XIX a la iglesia del antiguo convento de los franciscanos, que pasará a denominarse con las dos advocaciones de la antigua parroquia de esta zona meridional de la Ajerquía. Será a finales de la centuria siguiente cuando se fusionen las feligresías más pequeñas, tanto por la reducida extensión de sus collaciones como por el mal estado de alguna de sus iglesias. Primeramente, San Salvador con Santo Domingo de Silos en 1782, trasladándose la parroquia a la iglesia del colegio de Santa Catalina, que había quedado sin uso a raíz de la expulsión de los jesuitas

[103] Cfr. ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, "La ciudad de Córdoba a fines del siglo XVI: su evolución urbana", *Córdoba en tiempos de Felipe II*, Córdoba, 1999, pp. 179-180.

unos años antes, quedando separados por un muro los dos edificios. Años más tarde, San Juan con Omnium Sanctorum en 1799, cuya parroquia se trasladará en la segunda mitad de la centuria siguiente al templo conventual de la Santísima Trinidad, debido al mal estado de la iglesia de Omnium Sanctorum[104].

La ciudad queda dividida a fines del siglo XVIII e inicios del XIX en trece parroquias, de las que doce pertenecían al espacio intramuros o casco histórico. Estas últimas se distribuyen de la siguiente manera: cinco en la Villa -Santa María o la Catedral, San Juan, San Nicolás de la Villa, San Miguel y el Salvador y Santo Domingo de Silos- y siete en la Ajerquía -San Andrés, San Pedro, Santos Nicolás y Eulogio de la Ajerquía, Santiago, La Magdalena, San Lorenzo y Santa Marina-, quedando tan solo una parroquia fuera de la muralla: la del Espíritu Santo en el Campo de la Verdad. Todas estas parroquias serán delimitadas a mediados del siglo XIX, indicándose en cada una de ellas sus límites, la cantidad de vecinos y almas, el nombre de sus calles y el número de vecinos y almas en cada una de sus casas[105].

Estos cambios estructurales en la división del espacio intramuros no afectarán para nada al papel que desempeña la parroquia como marco de sociabilidad en cada una de las collaciones, ya que "no es ajena a ninguna de las manifestaciones de la vida particular o colectiva en su demarcación, tanto en el campo espiritual como en el material o mundano"[106]. Este marco de sociabilidad, que había surgido a raíz de la conquista de Córdoba en 1236 y que se fue implantando en la ciudad durante los siglos bajomedievales, adquiere su plenitud durante las centurias modernas -el llamado Antiguo Régimen- al ir adquiriendo cada uno de ellos sus propias señas de identidad. Máxime cuando -a raíz del Concilio de Trento- la vida comunitaria se intensifique aún más en torno a la parroquia, la cual seguirá desempeñando el mismo tipo de funciones ya aludidas, que exceden las propiamente religiosas o litúrgicas, permitiéndole ejercer su influencia y poder sobre la po-

[104] Vid. sobre ello ARANDA DONCEL, Juan, "Córdoba en los siglos de la…", pp. 300-301.
[105] Archivo de la Catedral de Córdoba, Arreglo parroquial (años 1854-1855).
[106] VENTURA GRACIA, Miguel, "Parroquias de la Córdoba moderna. Aproximación a su influencia en los barrios", *Los barrios en la Historia de Córdoba (2). De las collaciones bajomedievales a los barrios actuales*, Córdoba, 2019, pág. 259.

blación perteneciente a la jurisdicción de su feligresía, lo que creará en esta unos vínculos de carácter social que serán sus señas de identidad o su idiosincrasia particular con el paso del tiempo.

La identidad del casco histórico de Córdoba: de las collaciones a los barrios

El concepto de espacio urbano, representado por las collaciones bajomedievales como elemento organizativo de la ciudad y que se prolonga durante las centurias modernas, será sustituido paulatinamente por el de barrio cuando la ciudad rompa definitivamente su estructura urbana heredada de época medieval y mantenida hasta prácticamente los primeros años del siglo XIX. Será a partir de este momento cuando la población que vive intramuros, y que representa algo más de un 80% del total[107], va tomando conciencia de su pertenencia histórica a un espacio urbano diferente respecto al que se comienza a crear con las transformaciones estructurales que experimenta la ciudad de Córdoba durante la centuria decimonónica y primeros años de la siguiente.

A la par que asistimos durante estos años del inicio de la Contemporaneidad a una ruptura de la estructura urbana que había definido desde la Baja Edad Media el espacio urbano de Córdoba (recinto amurallado, red viaria, etc.), que lleva implícito a su vez el nacimiento de un nuevo espacio definitorio de la ciudad moderna, también podemos

[107] Si en el censo de Floridablanca de 1787 la ciudad cordobesa tenía una población de 34.684 habitantes, en el censo de 1857 era de 42.909, de los cuales 34.523 residían dentro del casco histórico (representa un 80,5% aproximadamente) y el resto se repartían entre el Campo de la Verdad (1.083 habitantes, lo que representa un 2,5%) y otras zonas extramuros: Ollerías, Matadero y Tejares, bajo la jurisdicción de la parroquia de Santa Marina, y San Antón, bajo la de Santiago (7.303 habitantes, lo que representa un 17%). En cuanto al casco histórico, la Ajerquía tenía 20.967 habitantes (60,7%) y la Villa 13.556 (39,3%) (Cfr. MARTÍN LÓPEZ, Cristina, *Córdoba en el siglo XIX…*, pág. 30. Cit. de GARCÍA VERDUGO, Francisco R., *Córdoba, burguesía y urbanismo. Producción y propiedad del suelo urbano de Córdoba. El sector del Gran Capitán (1859-1936)*, Córdoba, 1992, pág. 27). Esta población fue aumentando a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, llegando a tener la ciudad de Córdoba 58.275 habitantes en el año 1900, incluyendo en dicha cifra tanto a los que vivían en el casco histórico como en los barrios extramuros (Cfr. GARCÍA VERDUGO, Francisco R., "La formación de la ciudad contemporánea…", pág. 380).

comprobar como la población que venía habitando dentro del recinto amurallado no pierde sus señas de identidad respecto al lugar concreto que vive -las antiguas collaciones- sino que se reafirma en su filiación a las mismas como células con entidad propia, cambiando eso si su nombre -unido a algo antiguo y ya superado- por el de barrio. Este término, más en consonancia con la nueva época histórica que se inicia -liberal y burguesa-, irá desplazando al de collación, vinculado al Antiguo Régimen, si bien no perderá sino que heredará ese papel de marco de sociabilidad que antes tenía esta, cuyo centro -la parroquia- irá perdiendo paulatinamente protagonismo urbano y sociológico en determinadas momentos históricos.

Los barrios como elementos con su propia identidad dentro de la ciudad histórica, aunque cada vez más de carácter laico, se mantendrán frente a las zonas que van surgiendo en la configuración de la nueva ciudad, que al no tener un pasado histórico no tienen todavía su propia personalidad. Su número -e incluso su nombre-, al no depender ya desde el punto de vista organizativo y administrativo de sus antiguas parroquias, irá cambiando conforme avance el siglo XX. Sin embargo, en la actualidad los barrios del casco histórico mantienen aún algunas de esas señas de identidad históricas, que los hacen distintos a los nuevos barrios que han ido surgiendo en la periferia[108].

CONCLUSIÓN

Aunque el siglo XIX es de gran importancia en la evolución del urbanismo de las ciudades del occidente europeo, ya que estas han crecido paralelamente al desarrollo de la ciudad industrial, no lo es tanto para la ciudad de Córdoba. Su tardío ciclo demográfico moderno, su estancamiento y ausencia de industrialización, que llevaron a que sus servicios e infraestructuras quedaran totalmente obsoletas, determinaron -entre otras causas- que el urbanismo de la centuria decimonónica en Córdoba fuese distinto al de otras ciudades españolas y europeas[109].

[108] Vid. sobre este tema los trabajos de MULERO MENDIGORRI, Alfonso, *Distribución de la población en Córdoba: análisis por barrios y grandes sectores urbanos*, Córdoba, 1987 y *La población de Córdoba y sus barrios. Estructura y distribución recientes*, Córdoba, 1991

[109] Vid. sobre ello LÓPEZ ONTIVEROS, Antonio, *op. cit.*, pág. 146.

Si en los inicios de dicho siglo la urbe cordobesa se identifica todavía con el concepto de ciudad propio de la época medieval, al encontrarse toda ella rodeada por su recinto amurallado, no será hasta su segunda mitad cuando comiencen las transformaciones urbanísticas -impulsadas por la llegada del ferrocarril- que conducirán a partir de principios del siglo XX a la expansión de la ciudad más allá de los límites de sus murallas.

La identificación, por tanto, de la ciudad de Córdoba hasta principios del siglo XX con la imagen de su casco histórico, que durante varias centurias había definido a la urbe cordobesa, le confiere una gran importancia en la nueva etapa urbana que se inicia en dicha centuria y que busca el progreso bajo la clase ahora dominante: la burguesía. Actualmente, el casco histórico es una parte más de la nueva ciudad moderna que se ha desarrollado en la centuria pasada y en la actual, si bien no podemos olvidar que hasta hace poco más de un siglo era la ciudad propiamente dicha, dentro de la cual los barrios -antiguas collaciones- eran su elemento organizativo interno que le imprimía como una entidad viviente su impronta particular. Cuerpo y alma de una ciudad que en el siglo XXI requiere, al formar parte de un conjunto urbano más amplio, un trato especial para que esa realidad viva que fue durante muchos siglos no desaparezca.

Para ello, y como epílogo de este trabajo, pensamos que para conseguir dicha finalidad habría que tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- El casco histórico es una parte de la ciudad moderna con una identidad propia y distinta -basada en su propia historia- al resto de la ciudad, lo cual requiere un trato igualmente diferente.
- Su configuración en barrios como centros de sociabilidad con vida propia desde hace varios siglos le hace tener una idiosincrasia particular, distinta a la del resto de los barrios de la ciudad moderna.
- El casco histórico es de un gran valor por el legado cultural que atesora, lo que de alguna manera obliga a todos a velar por su conservación y protección.
- Su designación como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, al menos una parte del mismo, le confiere una cate-

goría especial, que conlleva una mayor preocupación por su conservación para gozo y disfrute de la humanidad.

- Su conservación debe realizarse con criterios basados en su propia historia, huyendo de aquellos que buscan convertirlo solamente en un mero instrumento turístico.
- El casco histórico tiene un considerable valor económico por la riqueza histórico artística que atesora, lo cual no debe llevarnos a mostrarlo como un decorado teatral sino que debemos potenciarlo como un organismo vivo dentro de la ciudad moderna.

LA DECLARACIÓN DE LA UNESCO COMO PATRIMONIO MUNDIAL: VALORES Y RETOS. UNA MIRADA DESDE LA PERSPECTIVA CORDOBESA

VÍCTOR FERNÁNDEZ SALINAS
Catedrático de Geografía Humana
Universidad de Sevilla

1. La sensibilidad internacional hacia el patrimonio: la Unesco y su contexto

El siglo XX supuso la consolidación de la tendencia internacional hacia la corresponsabilidad en el reconocimiento y tutela del patrimonio cultural. En otras palabras, se asentó el axioma de que determinadas obras del género humano poseían un valor que traspasaba las fronteras del país en el que se hallaban. En la primera mitad de aquel siglo se pensaba, sobre todo, en monumentos de contenido artístico o histórico y no era del todo ajeno a aquella sensibilidad un mundo en el que la acción descolonizadora de Europa, con mayor o menor tino, conformaba o reelaboraba un mapa de países nuevo en amplias zonas de África y Asia. Que las pirámides de Guiza o el Partenón de Atenas poseen una importancia para la cultura universal que trasciende los límites actuales de Egipto o Grecia es una cuestión tan obvia que no necesita explicación, por lo que desde algunas instituciones internacionales se asumiese la responsabilidad de su reconocimiento y, en su caso, ayuda para su tutela, fue algo que no levantó grandes disensiones. De hecho, ya antes de la Segunda Guerra Mundial, la Sociedad de Naciones (antecedente de las Naciones Unidas), con sede en Ginebra, introdujo en su estructura interna algunos negociados relacionados con el patrimonio (como la Oficina Internacional de Museos) y coadyuvó, a través de la Comisión Internacional de Cooperación Intelectual, a la elaboración de la Carta de Atenas de 1931, aprobada en la Primera Conferencia Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos y que puede ser considerado el primer documento internacional con rango doctrinal en materia de patrimonio.

La sustitución de la Sociedad de Naciones por las Naciones Unidas tras la segunda guerra mundial determina, no solo el traslado definitivo del vórtice político y económico desde la Europa devastada física y

emocionalmente a los emergentes y potentes Estados Unidos, sino también un reconocimiento al viejo continente escogiendo Francia, y más concretamente París, como la sede de una de las ramas organizativas básicas de la nueva organización internacional: la Unesco, Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. A los europeos se les debían seguir confiando los aspectos ligados al mundo de la cultura y, entre ellos, el patrimonio cultural. Con esto se suavizaba el despojo del protagonismo planetario de las antiguas potencias colonizadoras y se aceptaba el hecho de que, al menos hasta la segunda mitad de aquel siglo, las teorías y prácticas patrimoniales se habían hecho en Europa, para Europa y, también, por extensión colonial o influencia cultural, para el resto del mundo.



Figura 1. Pirámide de Keops, en Guiza (Egipto). Fte.: El autor

Aunque entre los aspectos prioritarios de la Unesco durante sus primeros años de trayectoria haya que destacar la educación (en 1948 se realiza una recomendación a los Estados parte para que declarasen obligatoria y gratuita la educación infantil), la cultura y el patrimonio también tuvieron una atención progresiva. De esta forma, debe destacarse que en 1959 se creó, como resultado de una propuesta de la organización hecha tres años antes, el Centro Internacional para la Con-

servación y Restauración de los Bienes Culturales, más conocido por sus siglas ICCROM, con sede igualmente europea, en este caso en Italia (Roma) y que a día de hoy mantiene una importante actividad y está conformado por la participación de 136 países. Este organismo intergubernamental y la propia Unesco tuvieron un importante papel en la creación pocos años después de la Carta de Venecia; este texto presentado en el II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos en 1964, es un documento aún vigente en la doctrina patrimonial y es concebido como una especie de constitución a partir de cuyo espíritu han surgido decenas de cartas, recomendaciones, principios, etc., que se aprobaron en los últimos decenios del siglo XX y, en menor cantidad, en el XXI. En este ambiente, al año siguiente, 1965, se crea el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, el Icomos, que se convertirá en el principal asesor oficial de la Unesco en numerosos programas internacionales (especialmente en lo concerniente a la Lista del Patrimonio Mundial, ver más adelante) y que asumirá, a su vez, la Carta de Venecia como texto de referencia. En realidad, y aunque se trate de instituciones distintas, las personas que las componen son a menudo las mismas, por cuanto que muchos técnicos de Unesco pertenecen a Icomos y muchos miembros de Icomos, han sido, son o serán, personal con mayor o menor vinculación a la Unesco en materia de patrimonio cultural inmueble.

Los años sesenta son pues una hervidero en el mundo del patrimonio: la Unesco y otras instituciones se consolidan; el ambiente en la cooperación internacional en materia de cultura se percibe como un buen contrapeso a la dura *guerra fría* y política de bloques; y el intercambio científico y técnico en el mundo del patrimonio se intensifica. Un hecho decisivo y bien conocido fue la llamada internacional que efectuó la Unesco en 1961 a sus entonces cien Estados parte para salvar, entre otros, los templos de Abu Simbel ante la anegación de la parte del valle del Nilo que ocupaban por la construcción de la presa de Asuán. La operación fue definida por la propia Unesco como «la obra de ingeniería más audaz, de los tiempos actuales». El lema utilizado entonces por la organización fue un dramático «ahora o nunca» que, tal vez parafraseando la canción que un año antes había popularizado Elvis Presley (*It´s now or never*) en su particular e inspirada versión del *O sole mio* (de los italiano Eduardo di Capua y Giovanni Capurro), caló en la comunidad internacional y supuso un éxito, no solo

mensurable en la recuperación de la mayor parte de aquellos templos, sino también en el prestigio de la propia organización.

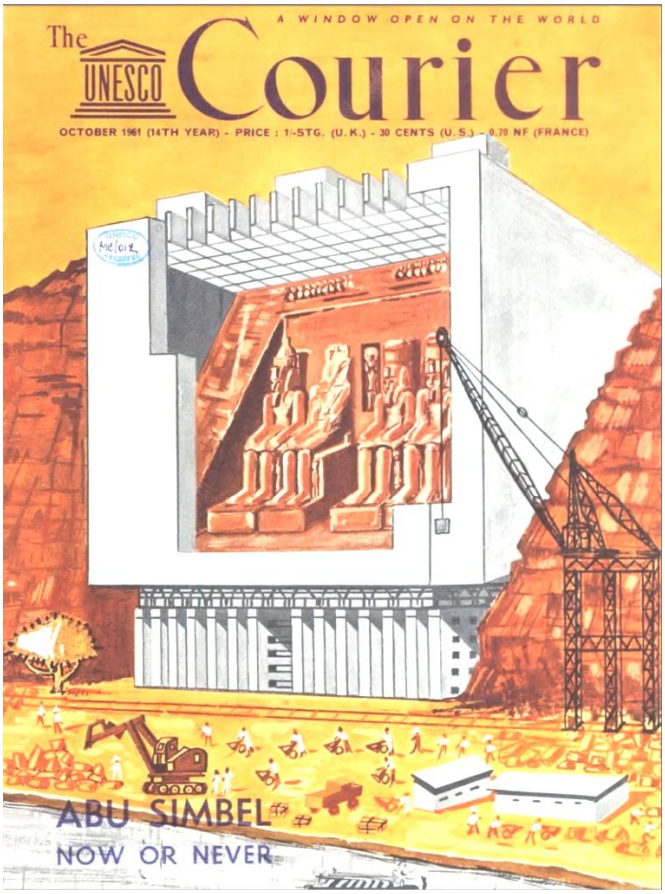


Figura 2. Cubierta de *El Correo de la Unesco* de octubre de 1961
Fte.: Biblioteca Digital de la Unesco
[https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000064240]

El éxito en la campaña de Nubia en al alto Egipto, junto a otras operaciones similares en numerosos países (Paquistán, Marruecos, Indonesia, Grecia, etc.), llevaron a la conformación de un clima favorable a la cooperación internacional en materia patrimonial. Todo esto desembocó en la creación de la Convención del Patrimonio Mundial Cultural y Natural que es objeto del siguiente punto y que es el programa más conocido y prestigiado de la organización en materia de

bienes culturales. Además, también en estos años se gesta otro programa de carácter medioambiental, el Programa Hombre y Biosfera (o Programa MaB), del que ha emanado también un importante registro de espacios de elevado interés patrimonial natural: la Red de Reservas de la Biosfera, cuya primera conferencia intergubernamental es de 1968 y cuyo desarrollo efectivo se realiza a partir de 1972. Por otro lado, en 1971, la Unesco se constituyó en depositaria del tratado Ramsar o Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional y, desde entonces, su relación con el patrimonio ha estado siempre muy presente, tanto en su relación con la naturaleza, de lo que son buena muestra los ejemplos anteriores (y que en el nuevo siglo se acrecentará con el programa internacional de Ciencias de la Tierra y de los Geoparques), como en otras iniciativas más centradas en la cultura. Así, en 2001 se adopta la Declaración Universal de la Unesco sobre la Protección y Promoción de la Diversidad de las Expresiones Culturales y la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, y en 2003 la Convención para la Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad.

Pero en la Unesco no todo han sido buenas intenciones y éxitos en relación con la cultura y el patrimonio (Eriksen, 2001). La organización es un ente convulso, probablemente el más convulso de todos los que componen las Naciones Unidas, a partir de su propio estatus. No se trata solo de que en ella se debatan cuestiones que han sido interpretadas como injerencias en las políticas internas de los Estados parte, como la que supuso la retirada de la República Sudafricana de la Unesco por las quejas en 1956 a las políticas racistas de aquel país (que volvió al seno de la organización durante el mandato de Nelson Mandela), sino que el sistema de tomar decisiones en la organización se realiza a partir de votaciones no sometidas a vetos por parte de ningún tipo de Estado, a diferencia de lo que sucede en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en el que China, Francia, Rusia, Reino Unido y Estados Unidos poseen ese recurso. Este carácter más democrático de la Unesco, base de su grandeza y fuente de la mayor parte de sus conflictos políticos, ha condicionado sus iniciativas y programas. Así, a modo de ejemplo, debe recordarse que la aceptación de Palestina como Estado parte en 2011 generó fuertes disensiones que culminaron con la salida de Israel y Estados Unidos de la organización en 2017. Estas cuestiones se traducen no solo en tensiones polí-

ticas internas y externas, sino también en merma de recursos económicos y dificultades para implementar proyectos y fomentar la cooperación entre países.

De todo lo expuesto, no debe inferirse que las prelaciones de la Unesco estén solo centradas en el patrimonio cultural (Meskell y Brumann, 2015); ni siquiera añadiendo el resto del mundo de la cultura, la educación y la ciencia. Al contrario, sensible a los grandes problemas internacionales, los programas de la Unesco tienen focos prioritarios muy ligados a los de las Naciones Unidas en general: uno territorial, África, y otro sociodemográfico, la igualdad de los sexos. A esto habría que añadir que sus objetivos se concentran en alcanzar una cultura para la paz y en establecer estrategias de desarrollo sostenible (Sewell, 2015).

2. La Convención y la Lista del Patrimonio Mundial

Ya ha sido anticipado que la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural y la Lista que lo desarrolla son el programa más conocido y prestigiado de la Unesco (Francioni y Lenzerini, 2008). No se trata de decir que el resto sea menos importante, máxime cuando muchos de esos programas poseen unos objetivos de conservación ambiental y lucha contra el calentamiento global que deben ser calificados de prioritarios en el mundo actual, pero existe un hecho que ha proyectado la citada convención a los medios de comunicación: su carácter de refrendo de calidad turística de los lugares que componen la Lista del Patrimonio Mundial. No es este el objetivo de la Unesco, pero sí *de facto* el que persiguen muchas ciudades, sitios y territorios que aspiran a entrar en ese listado. Se volverá sobre esto más adelante. Aquí baste señalar que:

> La Convención no pretende garantizar la protección de todos los bienes de gran interés, importancia o valor, sino únicamente de una lista restringida de los más excepcionales desde un punto de vista internacional. No debe asumirse que un bien de importancia nacional y/o regional será inscrito automáticamente en la Lista del Patrimonio Mundial (Parágrafo 52 de las Directrices Prácticas para la Aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial).

En consecuencia, la Lista del Patrimonio Mundial, a la que el párafo anterior se refiere como «lista restringida», se concibe pues como un registro de bienes excepcionales (o representativos de un tipo de patrimonio amplio pero también excepcional) y tiene que ver con bienes culturales cuyo significado trasciende las fronteras del país en el que se encuentran y adquiere relevancia universal (Martínez Yáñez, 2010; ver más adelante el *concepto de valor universal excepcional*). No obstante, y esto es algo que a menudo se olvida o minimiza, hay que tener presente que los Estados parte que firman la convención se comprometen a:

- Adoptar una política general encaminada a atribuir al patrimonio cultural y natural una función en la vida colectiva […]
- Instituir en su territorio, si no existen, uno o varios servicios de protección, conservación y revalorización del patrimonio cultural y natural […]
- Desarrollar los estudios y la investigación científica y técnica […]
- Adoptar las medidas jurídicas, científicas, técnicas, administrativas y financieras adecuadas, para identificar, proteger, conservar, revalorizar y rehabilitar ese patrimonio
- Facilitar la creación o el desenvolvimiento de centros nacionales o regionales de formación […] (Art. 5. de la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural)

En consecuencia, la importancia que esta convención atribuye al patrimonio de un país es a todo el conjunto de bienes y no solo a los que puedan eventualmente formar parte de la Lista del Patrimonio Mundial. Además, para el desarrollo de la convención, la Unesco prevé distintos elementos organizativos con carácter y significado diferente. Entre estos elementos organizativos hay que considerar:

a) Los *Estados parte* de la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural, que en la actualidad ascienden a 194; es decir que una abrumadora mayoría de los países del planeta ha firmado este convenio internacional (aunque de momento en la Lista del Patrimonio Mundial hay bienes de 167 de esos Estados). Se trata

de países que han ratificado el convenio no solo para incorporar bienes a dicha lista, sino que han asumido plena y legalmente las responsabilidades que implica la filosofía general del texto, toda vez que, ratificado el convenio, este se incorpora a los marcos legales de cada Estado parte. Si en esta integración hubiese alguna contradicción entre las leyes nacionales y el texto internacional, primaría este último.

b) El *Comité* [*Intergubernamental*] *del Patrimonio Mundial*, que es el órgano gestor de la Lista del Patrimonio Mundial y de todos los programas y gestiones que se derivan de la Convención, entre ellos la administración del Fondo del Patrimonio Mundial. Se reúne una vez al año y está compuesto por representantes de 21 Estados parte correspondientes a las cinco regiones en que el propio Comité entiende el planeta: África; Asia y Pacífico; Estados Árabes: Europa y Norteamérica; y Latinoamérica. La representación de estos Estados rota por tercios cada año.

c) Los *órganos consultivos*. Los más importantes son la IUCN, Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, que asesora en materia de bienes naturales, y el ya citado Icomos, Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, que ofrece criterio en materia de patrimonio cultural inmueble. También el ya presentado ICCROM (Centro Internacional de Estudios para la Conservación y Restauración de los Bienes Culturales) figura como miembro invitado a las reuniones del Comité del Patrimonio Mundial. Los informes de los dos primeros, que son independientes y ajenos -aunque próximos- a la Unesco, son preceptivos para la valoración de una candidatura a la Lista del Patrimonio Mundial, aunque no siempre se asuman tales informes (ya sean estos negativos o positivos).

d) El *Centro del Patrimonio Mundial*, que surge en 1992 con la vocación de servir de secretariado al Comité del Patrimonio Mundial en el espacio temporal entre las asambleas generales anuales. Sin embargo, por la importancia de los programas y acciones que desarrolla, su papel va más allá de un simple órgano administrativo y resulta fundamental en la implementación de los objetivos del propio Comité. Su sede está en el mismo edificio general de la Unesco en París.

El producto más genuino y conocido de la Convención es la ya citada Lista del Patrimonio Mundial. Iniciada en 1978, en 2019 alcanzó la considerable cifra de 1121 bienes, lo que la convierte en uno de los listados internacionales patrimoniales más extensos y complejos. El requisito básico para entrar en la Lista es manifestar un *valor universal excepcional*, concepto complejo que debe cumplir cualquier bien candidato a ingresar en ella. Este valor (o VUE, en castellano, o OUV -*outstanding universal value*-, en inglés) es un concepto refractario a ser definido en pocas palabras y que se mide en diferentes dimensiones que no son siempre fáciles de delimitar. En todo caso, el «Valor universal excepcional significa una importancia cultural y/o natural tan extraordinaria que trasciende las fronteras nacionales y cobra importancia para las generaciones presentes y venideras de toda la humanidad. [… Este valor] servirá de referencia clave para la protección y la gestión eficaz del bien en el futuro» (parágrafos 49 y 51 de las Directrices Prácticas para la Aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial).

El VUE debe acreditar, en primer lugar, que el bien cumple al menos uno de los diez criterios establecidos por el Comité del Patrimonio Mundial (Tabla 1).

Tabla 1. Criterios que debe cumplir (al menos uno) un bien candidato a la Lista del Patrimonio Mundial

(i) representar una obra maestra del genio creador humano;
(ii) atestiguar un intercambio de valores humanos considerable, durante un periodo concreto o en un área cultural del mundo determinada, en los ámbitos de la arquitectura o la tecnología, las artes monumentales, la planificación urbana o la creación de paisajes;
(iii) aportar un testimonio único, o al menos excepcional, sobre una tradición cultural o una civilización viva o desaparecida;
(iv) ser un ejemplo eminentemente representativo de un tipo de construcción o de conjunto arquitectónico o tecnológico, o de paisaje que ilustre uno o varios periodos significativos de la historia humana;
(v) ser un ejemplo destacado de formas tradicionales de asentamiento humano o de utilización de la tierra o del mar, representativas de una cultura (o de varias culturas), o de interacción del hombre con el medio, sobre todo cuando este se ha vuelto vulnerable debido al impacto provocado por cambios irreversibles;

(vi) estar directa o materialmente asociado con acontecimientos o tradiciones vivas, ideas, creencias u obras artísticas y literarias que tengan una importancia universal excepcional. (El Comité considera que este criterio debería utilizarse preferentemente de modo conjunto con los otros criterios);
(vii) representar fenómenos naturales o áreas de belleza natural e importancia estética excepcionales;
(viii) ser ejemplos eminentemente representativos de las grandes fases de la historia de la tierra, incluido el testimonio de la vida, de procesos geológicos en curso en la evolución de las formas terrestres o de elementos geomórficos o fisiográficos significativos;
(ix) ser ejemplos eminentemente representativos de procesos ecológicos y biológicos en curso en la evolución y el desarrollo de los ecosistemas terrestres, acuáticos, costeros y marinos y las comunidades de vegetales y animales terrestres, acuáticos, costeros y marinos;
(x) contener los hábitats naturales más representativos y más importantes para la conservación *in situ* de la diversidad biológica, comprendidos aquellos en los que sobreviven especies amenazadas que tienen un Valor Universal Excepcional desde el punto de vista de la ciencia o de la conservación.

Fte.: Parágrafo 77 de las Directrices Prácticas para la Aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial del Comité Intergubernamental de Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural

Si el bien cumple alguno de los seis primeros criterios se lo cataloga como *bien cultural*, si lo hace en algunos de los cuatro últimos, *bien natural*. Si cumple al menos uno de los seis primeros y, también, al menos uno de los cuatro últimos es considerado *bien mixto*. Pero estos criterios no son suficientes y, paralelamente, el bien ha de acreditar que mantiene condiciones adecuadas de integridad y autenticidad (Unesco, 2014). Estos dos conceptos no siempre concitan acuerdo entre los expertos. El primero, en todo caso, es relativamente más fácil de objetivar, toda vez que la integridad «mide el carácter unitario e intacto del patrimonio natural y/o cultural y de sus atributos» (parágrafo 88 de las Directrices Prácticas para la Aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial). Este carácter unitario reúne varios requisitos: que el ámbito de la candidatura pueda expresar el *valor universal excepcional* y que tenga el tamaño adecuado para la representación de su importancia. En algunos casos, la objetividad lleva a poder trasladar a cifras el grado de integridad (por ejemplo, un monumento que

conserva el 87 % de su estructura original). La autenticidad, en cambio, es más compleja, hasta el punto de que existe un documento específico, el Documento de Nara de 1994, que establece conceptos y estrategias para valorar la autenticidad de un bien. Este documento reconoce que «no es posible basar juicios sobre el valor y la autenticidad con criterios inamovibles. Al contrario, el respeto debido a todas las culturas requiere que los bienes del patrimonio deben juzgarse y tomarse en consideración dentro de los contextos culturales a los que pertenecen» (art. 11). En consecuencia, la autenticidad tiene que ver con la veracidad de un determinado bien cultural prioritariamente según los parámetros culturales del lugar en el que se encuentra.

Por otro lado, y para terminar de perfilar el *valor universal excepcional* de un bien, el Estado parte que lo propone debe acreditar que el bien tiene suficientemente asegurados su protección y un modelo de gestión que avale el mantenimiento de dicho valor. En otras palabras, los bienes han de tener tras sí un marco legal que ampare al patrimonio cultural de manera apropiada, deben tener bien precisados sus límites (obligatorios para la zona que se pretende declarar -zona núcleo o *core zone*- y, también habitualmente para la zona que lo protege -zona de amortiguamiento o *buffer zone*-; ver figura 3). El plan de gestión es un documento de carácter muy variable según la naturaleza del bien inscrito en la Lista; aunque, en todo caso, "Cada bien propuesto deberá contar con un plan de gestión adecuado o con otro sistema de gestión documentado que especifique cómo se conservará el valor universal excepcional del bien, preferentemente por medios participativos" (parágrafo 108 de las Directrices Prácticas para la Aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial). El plan o el sistema de gestión, pues, son entendidos como las estrategias que cada Estado parte prevé para mantener el *valor universal excepcional* del bien. En algunos casos podrían bastar las prácticas tradicionales de utilización de este bien; en otros, los más frecuentes, estas prácticas deben ir acompañadas de planes pormenorizados (con presupuestos, personal, cronogramas y planes de actuación, métodos de seguimiento, etc.) para atajar cualquier amenaza eventual sobre el bien. A todo esto, ha de sumarse que el *valor universal excepcional* no queda completamente acreditado si el uso sostenible no está claramente detallado y, en los últimos años, esta mirada ambiental se está reforzando en cuanto a que también son requeridos *de facto* previsiones sobre cómo el

calentamiento global puede afectar a los valores del bien en los próximos decenios.

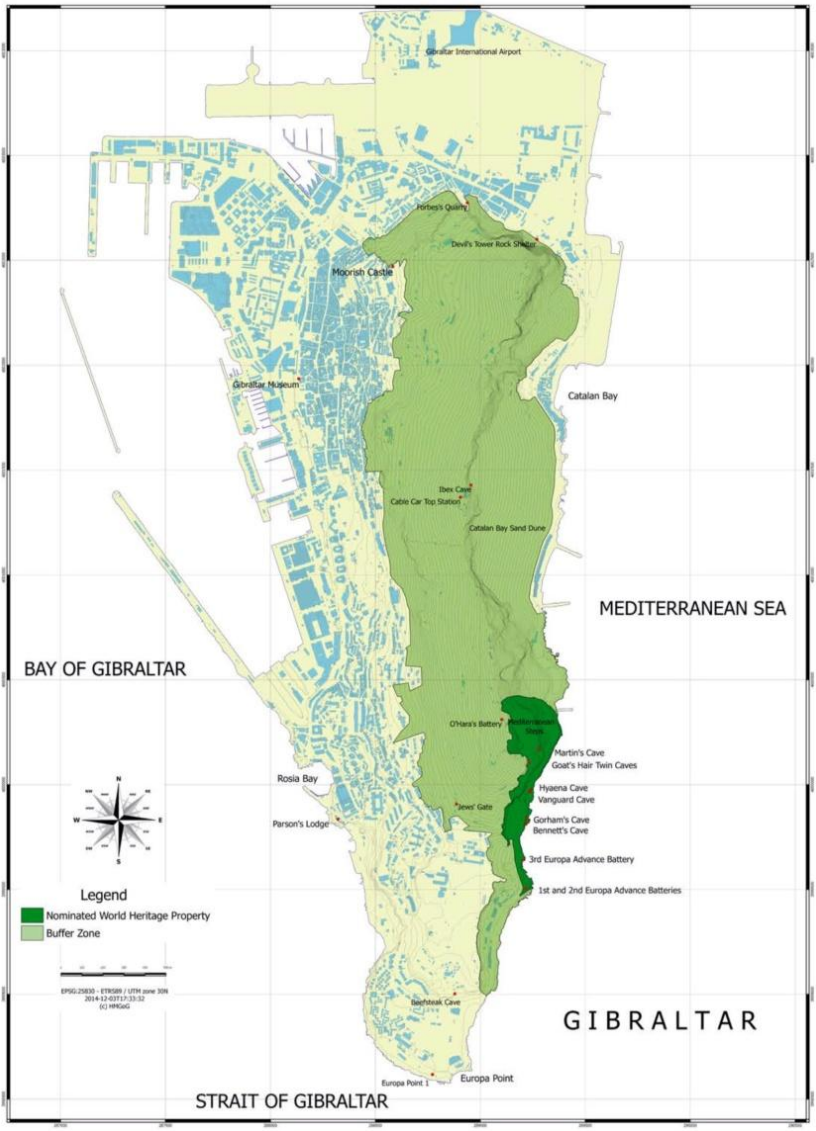


Figura 3. Conjunto de cuevas de Gorham (Gibraltar)
Fte: Documentación del expediente de declaración de Patrimonio Mundial del conjunto de cuevas de Gorham. Centro del Patrimonio Mundial. [https://whc.unesco.org/en/list/1500/multiple=1&unique_number=2087]

La evolución de la Lista del Patrimonio Mundial, su historia y vicisitudes han pasado por situaciones muy diversas desde 1978 y se puede decir que, a pesar de los esfuerzos del Comité por hacer de este listado un reflejo equilibrado, representativo y creíble, y que se concretan en iniciativas y estrategias continuadas desde 1994, la evolución de la Lista ha sido en buena medida orgánica y más cercana a las decisiones individuales propias de los Estados parte que a una línea de planificación clara seguida por el propio Comité (ver Figura 4). En esta evolución pueden apreciarse los momentos de más relajación y más condescendientes respecto a las nuevas incorporaciones y aquellos en los que la política del Comité se vuelve más exigente. Desde 2004, no obstante, se observa una cierta estabilización entre los veinte y treinta nuevos registros anuales en la Lista como resultado de la política de contención y limitación que se autoimpuso la organización unida a la revisión de sus objetivos estratégicos.

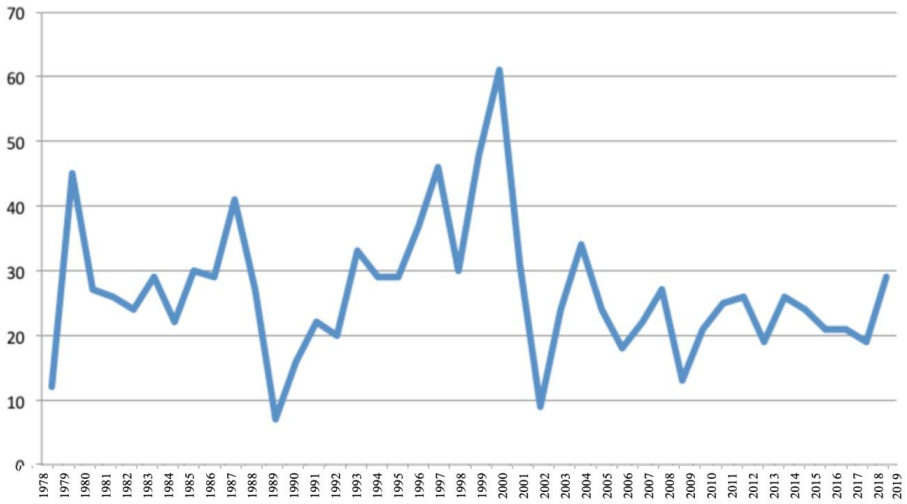


Figura 4. Número de bienes incorporados a la Lista desde su creación en 1978
Fte.: Elaboración propia a partir de *Official World Heritage Statistics* del Centro del Patrimonio Mundial (2019) [https://whc.unesco.org/en/list/stat]

El resultado de este proceso es una lista muy desequilibrada (ver Tabla 2). Desde el punto de vista tipológico, existe un gran desequilibrio a favor de los bienes culturales, casi ocho de cada diez responden

a este tipo, mientras que los naturales no alcanzan el 20 %. Por otro lado, los que poseen un carácter mixto apenas superan el 3 %. Otro desequilibrio similar es el espacial, dado que cerca de la mitad de los bienes se concentra en la región de Europa y Norteamérica, especialmente en el antiguo continente (ver Figura 5). A esta concentración se contraponen los grandes vacíos de Australia, Canadá, Estados Unidos, Brasil y, sobre todo, Rusia -especialmente en la vasta Siberia-).

Tabla 2. Distribución de los bienes de la Lista del Patrimonio Mundial por tipologías y territorios

Regiones	Cultural	Natural	Mixto	Total	%	Estados parte con bienes inscritos
África	53	38	5	96	8.56 %	35
Estados Árabes	78	5	3	86	7.67 %	18
Asia y Pacífico	189	67	12	268	23.91 %	36
Europa y Norteamérica	453	65	11	529	47.19 %	50
Latinoamérica y el Caribe	96	38	8	142	12.67 %	28
Total	869	213	39	1121	100 %	167
	77,52 %	19,00 %	3,48 %	100 %		

Fte.: Elaboración propia a partir de la Lista del Patrimonio Mundial (www.unesco.org)

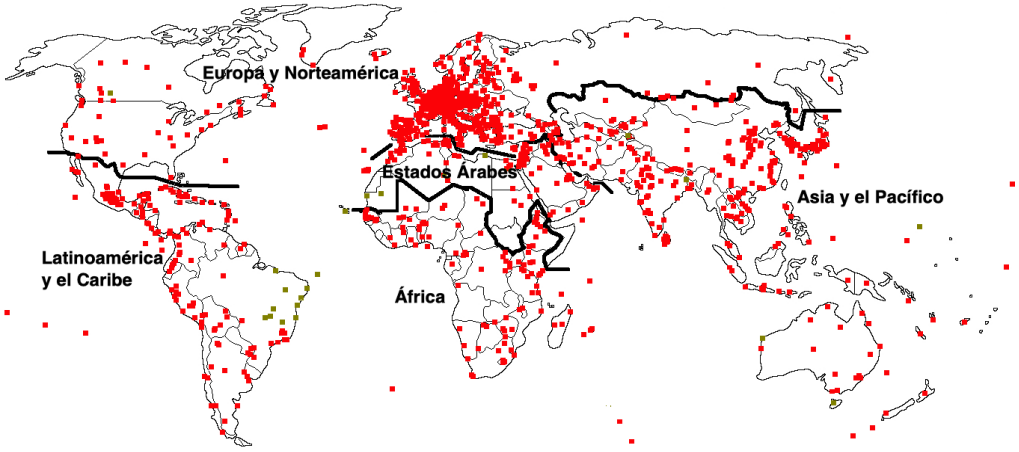


Figura 5. Distribución de los bienes inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial en las cinco regiones de la Unesco
Fte.: Silva Pérez y Fernández Salinas (2020, en línea)

A los desequilibrios anteriores podrían añadirse otros, más difíciles de cuantificar, pero que sin duda son de relevancia internacional: el predominio de los bienes relacionados con el cristianismo, cuyo número está muy por encima del de otras religiones; o el de los bienes relacionados con la arquitectura excelsa y de prestigio frente a la vernácula y popular.

Ante este panorama, la Unesco se enfrenta al reto de mantener el espíritu de la Convención del Patrimonio Mundial, aunque sin tocar sus contenidos. El texto se ha quedado muy obsoleto en lo conceptual y en lo que tiene que ver con el desarrollo real de un registro como la Lista del Patrimonio Mundial, pero también hay que tener presente que los cambios en el texto requerirían que todos los países que la han asumido la ratificasen de nuevo; y esto significaría un proceso largo y, en algunos casos, no exento de problemas al mezclarse con los propios problemas internos de cada Estado parte. En consecuencia, para la renovación conceptual y de procedimientos, el Comité del Patrimonio Mundial ha confiado en la renovación de otro texto doctrinal: las Directrices Prácticas para la Aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial, de las que se han efectuado varias puestas al día; la última, publicada en 2019, se compone de 290 parágrafos (la primera edición de 1977 tenía 28).

Los problemas que atañen a los bienes de la Lista se han multiplicado, se han vuelto mucho más complejos (turismo masivo, urbanismo agresivo, conflictos bélicos y sociales, calentamiento global, etc.; Meskell, 2013; Misiuma, 2006) y cada vez es más inadecuado concebir simplemente sus 1121 bienes como una especie de patrimonio excelso y singular al margen del resto del patrimonio y de la sociedad en la que se ubican. Por otro lado, la Unesco, y mucho menos el Comité del Patrimonio Mundial, no protegen los bienes de la Lista; los responsables de esto son los Estados parte. La institución intergubernamental debe velar por el mantenimiento de la filosofía de reconocimiento mutuo y cooperación internacional, pero no siempre los Estados parte están dispuestos a colaborar en programas que no reviertan prioritariamente en sus territorios. El puzle internacional que se conforma en el siglo XXI se aparta de las consignas políticas y filosóficas que sacudieron el mundo en los años sesenta del siglo pasado y que tan presentes están en la conformación del paradigma ideológico y social de los últimos decenios del siglo XX. Pero hoy, el trabajo por el patrimonio (mundial, nacional o local) ha de mantener su objetivo de

primar lo auténtico, de priorizar lo público y colectivo, y de hacer del patrimonio un campo de retorno para el desarrollo de los pueblos. La Unesco ha entendido el mensaje, pero cambiar sus estructuras ya un poco anquilosadas y llenas de un cáracter patrimonial a la antigua usanza (el que se queda en la fosilización formal de monumentos y ciudades históricas), parece que aún va a tomarle a la organización unos cuantos años. En todo caso, el reto merece la pena.

3. Algunas reflexiones desde Córdoba

Córdoba forma parte de la Lista del Patrimonio Mundial desde 1984. En aquel año entraron en el registro de la Unesco los cuatro primeros bienes españoles (la Alhambra y el Generalife en Granada, la catedral de Burgos, la Mezquita de Córdoba –que fue la denominación oficial que asumió la Unesco- y el monasterio del El Escorial). Esto reafirma que entre los primeros bienes cuyo valor trascendía las fronteras españolas se encontraba el que aún sigue siendo el elemento más conspicuo de la ciudad: su Mezquita-catedral (Figura 6). Los criterios por los que entró en la Lista son (revisar la Tabla 1):



Figura 6. La Mezquita-catedral de Córdoba. Fte.: El autor

(i) La gran Mezquita de Córdoba, con sus dimensiones y la audacia de su elevación interior, que nunca fueron imitadas, supone una creación artística única.

(ii) A pesar de su carácter único, la Mezquita de Córdoba ha ejercido una considerable influencia en el arte musulmán occiden-

tal desde el siglo VIII. También influyó en el desarrollo del los estilos neo-moriscos del siglo XIX.

(iii) Es un muy relevante testimonio del califato de Córdoba (929-1031). Esta ciudad, que [en aquel período, …] acogía 300 mezquitas e innumerables palacios, [era] la rival de Constantinopla y Bagdad.

(iv) Es un ejemplo sobresaliente de la arquitectura religiosa del islam (Icomos, 1984).

Diez años después, se aceptaba la ampliación del bien («Centro histórico de Córdoba», si bien realmente, y a pesar de que la iniciativa original recogió la total extensión del sector intramuros, se aceptó únicamente su zona suroccidental; Figura 7).

Durante los últimos decenios, ha concurrido en Córdoba una serie de vicisitudes que deben ser reseñadas y que, de alguna forma, evidencian que no existen criterios homogéneos y un plan de acción estructurado respecto, tanto a la consideración del propio Patrimonio Mundial reconocido, como a su relación con el resto de la ciudad. Entre estos aspectos podrían destacarse, aun sin un afán exhaustivo, los siguientes:

a) Una praxis compleja del propio edificio de la Mezquita-catedral y su entorno:

En un panorama de difícil síntesis, se puede afirmar que la inmatriculación del inmueble en 2006 por parte de la Iglesia Católica abrió un conflicto con buena parte de la sociedad civil cordobesa que no acepta que la propiedad de un inmueble de la antigüedad y trascendencia simbólica para la ciudad (para Andalucía, para España y para el planeta una vez que forma parte de la Lista del Patrimonio Mundial) pudiera ser objeto de asignación a la Iglesia a partir de un proceso que no entra en el fondo de los conceptos y del significado del edificio. Esto se une a un proceso de lectura parcial del monumento por parte de la misma Iglesia, aquella que resalta muy principalmente sus valores cristianos, y que llegó incluso a borrar la palabra *Mezquita* del material turístico asociado al edificio (entradas, folletos, etc.).



Figura 7. Parte del centro histórico de Córdoba
inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial.
Fte: Documentación del expediente de declaración de Patrimonio Mundial
del Centro Histórico de Córdoba. Centro del Patrimonio Mundial.
[https://whc.unesco.org/en/list/313/documents/]

Pero no fueron estos los únicos problemas surgidos en torno a la Mezquita-catedral. De un lado, la especialización turística del barrio adjunto, la Judería, ha terminado por banalizar y alterar tanto el paisaje como la esencia de este sector urbano que, al igual que la Mezquita forma parte de la zona clasificada Patrimonio Mundial. De otro lado también merece comentario la influencia de las cofradías de Semana Santa cordobesas a través de su Agrupación de Hermandades, cuyo empeño de entrar en la Mezquita-catedral con sus pasos en Semana Santa con el apoyo del Cabildo Catedral motivó el desmontaje en 2017 de una celosía del inmueble instalada por el arquitecto Rafael de la Hoz en los años setenta en su fachada al patio de los Naranjos (Figura 9). Tras el debate ciudadano y su denuncia a los tribunales, la obra fue considerada inadecuada por el propio Tribunal Superior de Justicia de Andalucía.



Figura 8. Sobreexplotación turística en el entorno
de la Mezquita-catedral (calle Deanes). Fte.: El autor



Figura 9. Celosías de Rafael de la Hoz en la Mezquita-catedral.
Fte.: El autor

b) Medina Azahara como instrumento político

Sería difícil sintetizar el devenir patrimonial de este yacimiento arqueológico durante los dos últimos decenios. Baste decir que en un informe interno del Icomos de 2003 ya se planteaba, no solo la preocupación por el desarrollo urbanístico ilegal del entorno de los restos de la antigua ciudad califal, sino que señalaba la oportunidad de una segunda ampliación, la del Centro Histórico de Córdoba como bien Patrimonio Mundial, que debiera incorporar Medina Azahara. El principal razonamiento entonces fue que el *valor universal excepcional* de la representación cordobesa en la Lista del Patrimonio Mundial se entendería mucho mejor incluyendo el yacimiento. El primer aspecto, el de las urbanizaciones ilegales próximas al yacimiento, llevó a un informe en 2004 del mismo Icomos en el que se denunciaba la pasividad institucional (tanto del Ayuntamiento de la ciudad como de la Junta de Andalucía). Los problemas con estas urbanizaciones continuaron en los años posteriores y, sin embargo, el ayuntamiento cordobés optó por la postulación del yacimiento como nuevo e independiente bien en la Lista y no como una ampliación del ya existente, aspecto este que, además de más coherente, habría resultado más sen-

cillo. Una cierta calma en el segundo decenio del siglo respecto a las urbanizaciones que bordean Medina Azahara por el sur, que no una solución estructural del problema (ni en el entorno del yacimiento, ni el conjunto del municipio cordobés), y el apoyo político (la antigua alcaldesa de la ciudad Rosa Aguilar fue consejera de Cultura de la Junta de Andalucía con el Partido Socialista Obrero Español entre junio de 2015 y junio de 2017, período clave de preparación de esta candidatura) llevaron a que el Comité del Patrimonio Mundial aceptase la inclusión de la Ciudad Califal de Medina Azahara como nuevo bien de la Lista. Concurren aquí pues circunstancias que aúnan el protagonismo de personajes políticos, su afán por dejar huella en reconocimientos internacionales de la ciudad y una actitud no demasiado celosa del Comité del Patrimonio Mundial en la consideración separada de valores universales excepcionales coincidentes a partir de la huella musulmana medieval en Córdoba.



Figura 10. Emplazamiento de Medina Azahara y su entorno de urbanizaciones. Fte.: Google Earth

c) Efectos colaterales en la restauración del puente romano

El puente romano de Córdoba fue objeto de una restauración ambiciosa, integral y compleja a mediados del primer decenio del siglo,

justo en el período en el que el que el citado proceso de las urbanizaciones ilegales atravesaba un momento de intenso debate. El autor del proyecto, Juan Cuenca Montilla, elaboró un proyecto de gran interés y acierto en la recuperación de un puente muy maltratado a lo largo de la historia, y no solo por factores naturales; pero las críticas a los materiales, o mejor aún, a la textura y color de los materiales, levantaron otra polémica en la ciudad. Como las críticas contra las urbanizaciones ilegales habían sido dirigidas sobre todo hacia el Ayuntamiento de la ciudad (entonces dirigido por la citada Rosa Aguilar cuando era alcaldesa de Izquierda Unida), en este caso, fueron los grupos políticos de la propia alcaldesa y del Partido Popular los que denunciaron el granito que estaba siendo utilizado en la restauración, obra impulsada por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía (inserta entonces en un gobierno regional del Partido Socialista Obrero Español). La autenticidad e integridad del puente no estaban comprometidas, como señaló el informe al respecto que elaboró Icomos en enero de 2008, pero no se dejó escapar la ocasión de utilización partidista del patrimonio para generar también, aunque no solo, un debate político.



Figura 11. El puente romano de Córdoba en febrero de 2020. Fte: El autor

El devenir patrimonial de Córdoba durante los últimos decenios presenta pues sus asimetrías. Desde 1984 se incrementan los reconocimientos internacionales a su patrimonio, tanto al material (Mezquita, Centro Histórico, Medina Azahara), como inmaterial (Los Patios; por no citar otros de declaración más genérica pero que también le atañen, como el Flamenco o la Dieta Mediterránea). A esto le acompaña un ingente grupo de bienes de interés cultural y otras tipologías de patrimonio que colocan esta ciudad entre las más sobresalientes de España, Europa y el planeta. Pero estos reconocimientos se han llevado a cabo sin una mirada unitaria y planificada respecto a su tutela y gestión. De hecho, los principales valedores de esta labor, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Córdoba, no siempre han obrado de forma coordinada e, incluso, el patrimonio de la ciudad ha sido un instrumento para incrementar o reconducir cuestiones de orden político general. A veces, las prisas por acometer determinadas infraestructuras de interés público general, como es el caso de los restos romanos de Cercadillas desmontados para el trazado del AVE, han supuesto pérdidas materiales de gran valor y evidencian que debieron ser realizadas de otra manera.

En general ha primado la mirada privada sobre la pública (tanto en los aspectos que tienen que ver con la gestión de la Mezquita-catedral, como los concernientes al uso turístico del barrio de la Judería o a la consideración de las parcelaciones ilegales en el entorno de Medina Azahara. La sociedad civil ha reaccionado con frecuencia ante los problemas que presentan los bienes culturales de la ciudad, pero rara vez ha sido tomada como un interlocutor básico; en todo caso, cuando ha habido que dirimir cuestiones de peso patrimonial y relevancia mundial, se ha acudido a la organización que asesora a la Unesco en cuestión de Patrimonio Mundial, el Icomos, pero la ciudad no ha demostrado fluidez e interlocución sociales adecuadas para resolver los problemas, que han terminado enquistándose o siendo resueltos por la propia inercia de la gestión urbana en su conjunto.

Sería injusto afirmar, no obstante, que Córdoba no ha mejorado, en términos generales y en términos patrimoniales, durante los últimos decenios. No solo ha sido una cuestión de reconocimiento, sino también de recuperación y restauración de numerosos inmuebles y otros bienes en la ciudad. La Judería ha podido ver desnaturalizado su carácter residencial y genuino en una buena parte del barrio, pero exis-

ten amplias zonas históricas de la ciudad, como la extensa, variada y no menos valiosa Axarquía, que continúan siendo refractarias al monocultivo turístico y que albergan, aun con su tendencia al estancamiento y regresión demograficos, una importante personalidad urbana.

¿Se han acabado los retos patrimoniales de Córdoba en la escala internacional? Particularmente opino que no. Creo, pese a la situación de caos urbanístico que aportan tantas urbanizaciones ilegales en la vega y sierra próximas a la ciudad, que aún se mantienen las claves de un paisaje urbano patrimonial de gran valor (*paisaje urbano histórico* o *historic urban landscape* en la terminología de la Unesco y del Icomos). Una vez que Sevilla renunció a su paisaje urbano patrimonial al permitir la construcción de un rascacielos que por su ubicación próxima al centro urbano ha roto las valiosas claves históricas de su paisaje tradicional y toda vez que Granada tampoco ha tenido en cuenta sus propias claves en su desarrollo urbano, en el interior de la ciudad y en la propia vega, Córdoba y Cádiz son las dos ciudades andaluzas que mejor podrían defender ante el Comité del Patrimonio Mundial una declaración de esta índole en la Lista del Patrimonio Mundial. Córdoba cuenta ya con un marchamo patrimonial tan desbordante que, sobre todo, requeriría ser puesto en orden y establecer su ligazón con su paisaje histórico. Esta historia, en sí, merece la pena porque serviría para hacer patentes los valores patrimoniales del paisaje de la ciudad, muy minusvalorados hasta el presente en casi todos los foros culturales, urbanísticos y territoriales; obligaría a un conocimiento profundo de una de las principales aportaciones de Córdoba a la cultura universal, su imagen (en forma y significado), y llevaría la ciudad objeto de este estudio patrimonial a la vanguardia de lo que están haciendo otros territorios y ciudades del planeta: la defensa de sus paisajes patrimoniales. Esto no es una tarea fácil en un país y en una comunidad autónoma en la que los paisajes patrimoniales no poseen un marco de tutela legal definido, pero también hay que tener presente que, ir por delante del pensamiento general, es lo que ha hecho Córdoba en muchas etapas de su historia; nadie puede dudar de que pueda seguir haciéndolo en este confuso siglo XXI.

Bibliografía

Eriksen, T. H. (2001). Between universalism and relativism: a critique of the UNESCO concept of culture. En J. Cowan, M. Dembour y R. Wilson (Eds.), *Culture and Rights: Anthropological Perspectives* (pp. 127-148). Cambridge: Cambridge University Press. DOI: https://doi.org/10.1017/CBO9780511804687.008 [consultado el 21 de noviembre de 2020]

Francioni, F. y Lenzerini, F. (2008). *The 1972 World Heritage Convention. A commentary*. Oxford (Reino Unido): Oxford Univesity Press.

Martínez Yáñez, C. (2010). La redefinición del valor universal excepcional y el futuro de la Lista del Patrimonio Mundial. *Erph_Revista Electrónica de Patrimonio Histórico*, n.º 6, pp. 3-24.

Meskell, L. (2013). Unesco's World Heritage Convention at 40: Challenging the economic and political order of international heritage conservation. *Current anthropology*, vol. 54, n.º 4, pp. 483-494.

Meskell, L. y Brumann, C. (2015). Unesco and new World orders. En Lynn Meskell (ed.). *Global Heritage: A Reader* (22-42), Hoboken (Estados Unidos): John Wiley & Sons.

Misiura, S. (2006). *Heritage Marketing*. Oxford (Reino Unido): Routledge.

Sewell, J.P. (2015). *Unesco and World Politics: Engaging in International Relations*. Princeton (Estados Unidos): Princeton University Press.

Silva Pérez, R. y Fernández Salinas, V. (2020). Espacio político y reconocimiento patrimonial del territorio por la Unesco: El protagonismo de los estados y su papel en la distribución de los bienes reconocidos en sus listados y redes. *Revista de Geografía Norte Grande*, 76, en línea, http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022020000200169 [consultado el 2 de diciembre de 2020]

Unesco (2014, ed. original 2011). *Elaboración de propuestas de inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial*. París: Unesco.

Referencias documentales del Icomos y de la Unesco

- Advisory Body Evaluation -Icomos- (informe del órgano consultivo -Icomos- sobre la inscripción de la Mezquita de Córdoba), 1984. Disponible en https://whc.unesco.org/en/list/313/documents/ [consultado el 21 de noviembre de 2020]

- Convención para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural, 1972. Disponible en: http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=13055&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html [consultado el 22 de noviembre de 2020]

- Directrices Prácticas para la Aplicación de la Convención del Patrimonio Munidal. Disponible en: https://whc.unesco.org/en/guidelines/ [consultado el 23 de noviembre de 2020]

- Documentación del expediente de declaración de Patrimonio Mundial del Centro Histórico de Córdoba. Centro del Patrimonio Mundial. Disponible en https://whc.unesco.org/en/list/313/documents/ [consultado el 19 de noviembre de 2020]

- La Lista del Patrimonio Mundial. Disponible en: https://whc.unesco.org/en/list/ [consultado el 22 de noviembre de 2020]

- La Lista del Patrimonio Mundial en Estadísticas. Disponible en: https://whc.unesco.org/en/list/stat [consultado el 20 de noviembre de 2020]

DE BARRIOS A DISTRITOS:
LA DIFÍCIL ARTICULACIÓN DE LA CIUDAD MODERNA

JOSÉ JAVIER RODRÍGUEZ ALCAIDE
Académico Correspondiente

INTRODUCCIÓN

Los barrios de Axerquía de Córdoba y del casco histórico se articularon socialmente mediante conectividad física y oral.

Había tiempo, en la primera mitad del siglo pasado, para hablar en tabernas y bares dentro de cada una de las viejas collaciones y entre barriadas a través de parroquias y gremios.

La articulación dentro del barrio y entre barrios contiguos era de carácter horizontal entre personas.

Los nuevos barrios se alzan en vertical desde 1965, los vecinos se conectan entre sí en el tiempo de coincidencia ascensional y se desconocen dentro del mismo bloque de viviendas.

La conectividad humana surge a la hora de discutir el presupuesto de la comunidad de propietarios que no coincide con la comunidad de vecinos.

Estos nuevos barrios disponen de excelente conectividad vial pero el ascensor y el automóvil impiden la conectividad, que puede ser subsanada con los teléfonos inteligentes que facilitan la creación de grupos de vecinos dentro de la comunidad.

La población de la ciudad de Córdoba se ha doblado desde 1950, cuyo censo se fijaba en 165,403 cordobeses, a 2018 cuyo empadronamiento se estima en 325,761 personas. Este crecimiento demográfico se ha logrado a una tasa media anual del 2,9 por ciento.

Tal crecimiento no se ha debido ni a los 28 años de gobierno municipal comunista ni a los 8 años de gobierno de los populares ni tampoco a los 4 años de gobierno socialista sino a la propia respuesta de Córdoba ante los incentivos y desincentivos de la política y economía global, tanto en dictadura, como fueron los planes de vivienda y de

desarrollo económico, como a partir de 1986 con las ayudas venidas de la entonces Comunidad Europea y, luego, Unión.

A partir de 2008 la ciudad de Córdoba es calificada de gran ciudad y esto le permite organizarse en distritos que se conforman a partir de sus barriadas y barrios.

El primer distrito, clásico, se denomina Centro, conformado por 20 viejos barrios, que albergan a 49,127 empadronados. No hay distrito que le supere en población salvo el de Levante, cuya población asciende a 53,134 empadronados.

Córdoba se estructura en diez distritos cuya población por barrio oscila entre los menos densamente poblados, que son los del Centro, y tienen una población media por barrio de 2,456 personas, y los distritos con barrios más poblados, que son los del Sur y Poniente Sur, cuya población por barrio oscila entre siete mil y nueve mil personas.

La ciudad de Córdoba actual no responde al modelo tradicional monocéntrico que orientaba a sus vecinos alrededor del templo y la plaza pública como lugar de encuentro sino que ha crecido sin prestar atención a las relaciones humanas de los individuos.

Los nuevos barrios disponen de red urbana que permite rápida circulación, contrariamente a lo que sucede en la ciudad vieja intramuros en la que se hace engorroso conectar hogar con lugar de trabajo.

Córdoba comienza a ser percibida como ciudad policéntrica con su distrito central pero con nuevos centros que surgen alrededor de Zoco y María la Judía en Poniente y aún sin definir en Levante.

Los nuevos barrios, ubicados en las parcelas urbanas O-1 a O-7, son verdaderos barrios frontera, que se irán consolidando y que no nacen alrededor de industrias como sucediera, hace un siglo casi, en el barrio de Electromecánica, cuya frontera está lejos de la frontera de Medina Azahara.

Estos nuevos barrios ofrecen atractivo físico. Sus edificios son relativamente bajos, disponen de zonas de aparcamiento y surgen en el trazado de calles que se diseñan sobre el gran cinturón urbano, inacabado, de la ciudad por su frontera norte. La vida comercial se organiza alrededor de una gran superficie comercial de modo que desaparecen las plazas recoletas, típicas del viejo centro de Córdoba.

Tras este nuevo diseño de ciudad se hace difícil integrar los viejos diseños de los veinte barrios del distrito Centro con los de los que están surgiendo en las parcelas citadas.

Todavía dudo si los nuevos barrios llegarán a transformarse en centros multifuncionales pero se comprueba que el Centro deja de acumular comercios, población y, poco a poco, tendrá que salir del mismo la administración municipal si desea elevar su eficiencia.

Aunque el Centro es, todavía, un distrito de oficinas, hoteles y teatros y no de cines por razones tecnológicas, sigue rodeado de intenso flujo de clientes.

Los nuevos barrios tendrán que definir su identidad y en uno de ello se pretende elevar, como símbolo, un edificio de 14 plantas, denominado Torre del Agua, ahora en suspenso por razones empresariales y financieras.

En esta ciudad grande de Córdoba siempre ha preocupado la integración física de sus nuevos barrios mediante la necesaria creación de redes de comunicación territorial pero se ha prestado escasa atención al diseño de redes de comunicación, no física sino humana, entre barrios y entre distritos.

Y a este último punto intento dedicar cierta atención.

ESTABILIDAD Y RESILIENCIA DE LOS BARRIOS DE CÓRDOBA

El enfoque metodológico central de esta contribución es el siguiente:

El equilibrio a nivel de una ciudad grande, como es Córdoba, tanto en un sistema social bajo dictadura como, luego, en democracia, en sendos períodos de cuarenta años, raramente se aproxima al comportamiento a largo plazo de un sistema más grande como es España en cuestiones de fijación de población en una ciudad y sí en su distribución espacial.

Por pertenecer la ciudad a un sistema territorial y demográfico más amplio, que permite libre circulación de personas, Córdoba ha tenido que saber formar parte de las interacciones y comunicación entre muchos agentes tanto a nivel local, como a nivel regional y nacional, dado que nuestro entorno ni está fijado ni es finito.

La ciudad de Córdoba es un sistema social que no difiere de otros sistemas sociales complejos. La ciudad ha vivido largos periodos estacionarios y periodos de evolución a lo largo de estos ochenta años de los que yo he sido testigo al menos de los últimos setenta años.

Es un sistema social que ha coevolucionado, adaptado y ajustado a un entorno dinámico, a veces, y estacionario, otras.

La ciudad es continua fluctuación de quienes buscan trabajo en ella, viven, vienen y, o se van.

El crecimiento de la ciudad en barrios, que a partir de 2008 se conforman en distritos, es consecuencia de la evaluación que toman las posiciones de los agentes locales, sean gobiernos municipales, administraciones públicas y empresarios, ante las demandas y con visión de futuro.

El cambio de esta ciudad se debe entender como interacción de muchos agentes dentro de un sistema más amplio que el de la propia ciudad.

La ciudad ha crecido cuando sus instituciones públicas y privadas se comportaron en equilibrio. Porque toda ciudad busca equilibrio, condiciones de descanso, convergencias a lo largo del tiempo.

Esa búsqueda de equilibrio depende de motivaciones que actúan para perpetuar estructuras, unas, o para cambiarlas, otras.

Si se analiza el desarrollo urbano de la ciudad y se utiliza el concepto *instituciones como equilibrio,* se puede observar, tanto en dictadura como en democracia, que los agentes individuales, ayuntamiento y emprendedores, actuaron en su propio interés y de acuerdo con las restricciones del entorno. Crearon nuevas barriadas, evolucionaron otras y forzaron normas y reglas para acometer la creación de nuevos espacios urbanos, económicamente dignos y nobles y productivamente aceptables.

En tiempos de dictadura se crearon y desarrollaron barrios como Fray Albino y Cañero y se inició Parque Figueroa e, incluso, partes de la zona sur de Avenida de Carlos III.

En tiempos de democracia se desarrollaron los terrenos liberados de Renfe y se prepararon los nuevos espacios desde la O1 a la O7. Tales desarrollos siempre se han sometido a las reglas de juego, sea en dictadura sea en democracia, de cada momento (*Instituciones como reglas).*

Toda ciudad grande, y Córdoba lo es, se adapta a los mecanismos de diseño y planificación que permiten leyes de mayor alcance.

Ahora bien, las instituciones consideradas determinantes de las reglas de juego, léase planes de ordenación urbana, no pueden constreñir el comportamiento de la ciudad.

En Córdoba se constata que las restricciones de los planes de ordenación urbana no pudieron cercenar el crecimiento de urbanizaciones diseminadas, que siguen constituyendo un grave problema para la ciudad.

Una ciudad tiene crecimiento equilibrado cuando el stock de capital por trabajador empleado, la productividad de dicho trabajador y la eficiencia de ese trabajo crecen proporcionalmente y a la misma tasa.

Esto no sucedió en los primeros años de la dictadura hasta que se inicia la década de los cincuenta y tampoco ha sucedido en el decenio 2006-2016, en democracia.

Una ciudad crece cuando las reglas y las actuaciones son entre sí consistentes.

Cuando las reglas son redundantes lo que importa es la actuación y así sucedió a Córdoba al principio de la democracia municipal en que se produjo un crecimiento desordenado de parcelaciones ilegales.

Lo importante para una ciudad es analizar el grado o capacidad de resiliencia de algunos de sus barrios decadentes dentro de cada distrito y si esa incapacidad de resiliencia afecta o no al equilibrio del distrito y de la ciudad.

Lanzo el siguiente pronunciamiento: *la robustez de la dinámica de una ciudad reside en si dispone de o está enlazada en hiperred*.

Depende esa robustez de los modos de conectividad entre barrios dentro del distrito y entre distritos; es decir, entre los **concentradores** a los que se conectan los agentes privados y públicos de cada barrio y distrito.

La existencia de esos concentradores depende de la evolución sociocultural de los barrios y de la ciudad.

En Córdoba siguen existiendo barrios no conectados con su distrito como son Mirabueno o la Carrera del Caballo entre los recién creados y Palmeras, Moreras y Vikingos entre los más viejos y casi ancestrales, y, ya desaparecidos, Cerro de la Golondrina y Zumbacón.

Cuando no existe conectividad física y/o social entre barrios dentro del distrito se generan graves problemas de optimización social.

Córdoba tendrá continuidad cultural si dispone de una Red de conectividad de su pequeño mundo y se estructura en una jerarquía de nodos pequeños, conectados a un gran concentrador.

El éxito de una ciudad se produce cuando al destruirse un conector la vecindad tiene capacidad de conectar con otro nodo que haga de concentrador de información. Esto permite que los pequeños nodos no queden aislados.

Son nodos sociales las asociaciones de familia en dictadura y las de vecinos en democracia, que se amalgaman en una red de nivel superior.

Cuando una ciudad está conectada entre distritos físicamente para facilitar la movilidad y socialmente mediante asociaciones vecinales de barrio el comportamiento del sistema bajo stress no es totalmente aleatorio y conduce, si hay empeño, a la resiliencia del sistema como un todo.

En Córdoba tuvimos barrios *muertos que resucitaron* como Miraflores y Zumbacón demostrando resiliencia y otros que se nos mueren como San Agustín.

El papel coordinador del Ayuntamiento es fundamental para que la ciudad se adapte al entorno cambiante, sobreviva a perturbaciones y se acomode a cambios evolutivos dentro del espacio local. El gran error de un ayuntamiento democrático es pretender cambiar la pauta evolutiva de la ciudad por razón de ideología y no de reglas de avance en estabilidad.

El Ayuntamiento debe ser como el concentrador de una superred que cuando la ciudad pierde estabilidad, al mismo tiempo gana en resiliencia, es decir, en capacidad de acomodarse y de absorber grandes stress intermitentes.

Un ayuntamiento debe diseñar una superred que permita ideas y acciones que se expanden horizontalmente entre distritos y barrios.

Siempre existe una transacción entre crecimiento, estabilidad y resiliencia de modo que la ciudad se mueve entre inestabilidad y resiliencia.

Hemos vivido la resiliencia del barrio de la Judería y de parte de la Axerquía y nos molesta el declive moribundo de otras partes de la Axerquía. Se ha conocido el estancamiento del barrio del Alcázar Vie-

jo, hoy san Basilio, en los años de dictadura y su gran resiliencia en estos dos últimos decenios de la democracia.

Una ciudad se desarrolla si los nodos locales tienen conectividad con otros nodos a escala regional, nacional y, al menos europea. Córdoba tuvo periodos de conectividad y de desconexión tanto en dictadura como en democracia con nodos superiores.

En democracia la permanecía en los gobiernos locales no siempre genera la conexión a una superred ni a una red más grande. Cuando una ciudad permanece durante mucho tiempo bajo el gobierno de idéntico color ideológico, dependiendo de las personas y del color la ciudad, puede o no conectarse a redes superiores.

No se puede analizar la evolución de ciertos barrios sin contemplar la ideología de los gobiernos locales, tanto en dictadura que tuvo sus facciones, como en democracia, dado que las élites políticas tienen mucho que ver con el desarrollo urbano de la ciudad.

En dictadura, la apertura de Vallellano y el puente de san Rafael, a través de Vistalegre, permitió el desarrollo del sector sur de la ciudad y el nacimiento del barrio Cruz Conde. Durante la democracia la liberación de los terrenos de Renfe ha facilitado la creación y conexión de nuevos y viejos barrios.

Cuando un barrio crece sin previa construcción de las necesarias infraestructuras físicas para la conectividad y los necesarios servicios sociales el barrio se anquilosa y no alcanza identidad social.

Una ciudad que no preste atención al cambio mundial, al menos a nivel de región mundial, quedará desconectada de modo que el desarrollo de sus distritos y su resiliencia depende en gran medida de su conexión con los concentradores de información a nivel mundial.

La ciudad, dividida en distritos, es un sistema social, mezcla de sistemas a múltiples niveles. Córdoba tiene el problema de no saberse adaptar a un sistema de múltiples niveles o de no haber querido empezar esa adaptación.

Yo he sido vecino a lo largo de mi vida de varios barrios de Córdoba.

Diez y ocho años en la barriada de Fray Albino, desde 1950 a 1968, barrio perfectamente diseñado, trazado a tiralíneas, de organización humana horizontal, alrededor de diferentes centros de actividad social y cultural.

Luego durante seis años fui vecino del nuevo barrio en doctor Fleming que comenzó a desarrollarse extramuros de la ciudad para al fin conectar con el de San Basilio. Era un espacio desordenado, de difícil planeamiento y que acogió varios servicios públicos pero sin dotación para necesarios estacionamientos del surgimiento del automóvil.

Siempre he sido nuevo colonizador en mis años de juventud y primera madurez. El traslado al oeste de Vallellano y establecimiento duró otros seis años. Fue en principio un espacio que creció sin una buena ejecución por dificultades en la disponibilidad de terrenos algunos de cuyos espacios sirvieron para establecer edificios públicos, de naturaleza estatal múltiple y gigantescos.

Por fin me movilicé hacia el Centro, que dispone de la conectividad propia de un centro de servicios de una gran ciudad, que se venía desplazando desde la Corredera a las Tendillas y luego al Gran Capitán.

Sólo en la barriada de Fray Albino viví y percibí una sociedad activa, colectivamente organizada porque era una sociedad horizontal de casas adosadas. Los otros dos nuevos barrios en formación se conformaron como sociedad aislada, que vivía en vertical en donde el respeto a la propiedad común gozaba de escasa atención. El reto de esos nuevos barrios suele ser la carencia y disponibilidad de espacios para la relación social no programada sino nacida *ad libitum.*

Dada esta experiencia, como colono de barrios en formación y de un barrio clásico y consolidado, como es el distrito Centro, afirmo que se debe disponer de una red de interconexión social que, libre de prescriptores ideológicos, pueda conectarse a redes multinivel.

La actuación colectiva autoprogramada se realiza con dificultad en esta nueva organización por distritos que agrega barrios tan diferentes entre sí y con dificultades de conectividad física material como sucede con Mirabueno y Carrera del Caballo.

COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA

Los distritos de Córdoba disponen de una Comisión de Política Territorial de las juntas de distrito desde el uno de junio de 2016, formada por los concejales presidentes de cada junta municipal de distrito.

Estas presidencias se renovaron el 23 de octubre de 2019.

La citada Comisión Territorial tiene como función coordinar las juntas de distrito en cumplimiento de las normas que regulan su funcionamiento. No aparecen actas de reuniones de coordinación que tengan carácter territorial.

En la página digital del Ayuntamiento aparece la composición de cada junta municipal de distrito durante el periodo 2015-2019, pero no queda reflejada la nueva composición de cada una de ellas.

Las actas indican el número de reuniones de cada distrito y los temas debatidos y ruegos presentados anualmente.

Juntas de distrito muy activas en este periodo fueron Norte - Sierra, Poniente - Sur, Sureste, Centro y Sur y escasamente activas fueron las juntas Poniente - Norte, Periurbano Oeste Sierra y Noroeste.

En estas actas no aparecen cuestiones de integración entre distritos e incluso de integración entre barrios dentro de cada distrito, lo que viene a poner de manifiesto la dificultad de articulación de la vida entre distritos y de planificación de servicios correspondientes.

Las juntas de distrito fueron muy activas en el año 2016 en que inician su andadura, seguido de un declive en 2017 y un relanzamiento en 2018 antes del periodo electoral de mayo de 2019.

Nuestra tesis es que la Comisión Territorial citada no ha actuado como **concentrador** de los nodos formados por las juntas municipales de distrito, lo que no ha facilitado la articulación entre distritos tan necesaria en una ciudad que comienza a ser policéntrica.

ANEXO 1: UBICACIÓN DE LOS DISTRITOS DE CÓRDOBA



ANEXO 2: DISTRITOS DE CÓRDOBA

Distrito/ Habitantes[2]	BARRIOS
Centro 49.127	San Basilio, Huerta del Rey-Vallellano, La Catedral, San Francisco-Ribera, Santiago, San Pedro, El Salvador y la Compañía, La Trinidad, Centro Comercial, San Miguel-Capuchinos, San Andrés-San Pablo, La Magdalena, Cerro de la Golondrina-Salesianos, San Lorenzo, Santa Marina, Campo de la Merced-Molinos Alta, Ollerías, El Carmen.
Levante 53.134	Viñuela-Rescatado, Fuensantilla-Edisol, Sagunto, Levante, Fátima y Zumbacón-Gavilán.
Noroeste 35.236	Huerta de la Reina, Las Margaritas, Moreras, Arruzafilla, Noreña, Parque Figueroa y Huerta de Santa Isabel.
Norte-Sierra 38.570	Valdeolleros, Santa Rosa, Asomadilla, El Cámping, El Tablero, El Patriarca, El Brillante, El Naranjo y Huerta de San Rafael.
Poniente-Norte 13.457	Parque Azahara, Electromecánicas, Palmeras, Miralbaida y San Rafael de la Albaida.
Poniente-Sur 42.715	Parque Cruz Conde, Vista Alegre, Polígono de Poniente, Huerta de la Marquesa, Ciudad Jardín, Cercadilla-Medina Azahara y Olivos Borrachos.
Sur 36.939	Guadalquivir, Sector Sur, Fray Albino y Campo de la Verdad-Miraflores.
Sureste 30.645	El Arenal, Arcángel, Santuario, Fuensanta, Cañero y Fidiana.
Periurbano Este-Campiña 10.789	Cerro Muriano, Alcolea y Santa Cruz
Periurbano Oeste-Sierra 18.373	Villarrubia de Córdoba, El Higuerón y Trassierra

ANEXO 3

La posibilidad de articulación de distritos urbanos precisa no solo de una determinada red viaria y de una infraestructura digital compartida y accesible sino también de una memoria común de rasgos de identidad.

La identidad de un distrito es un número de carácter administrativo, solamente necesario pero no suficiente, aunque ayuda a planear esa deseada conectividad.

Los antiguos barrios de Córdoba sí exhiben identidad, que tiene que ver con el territorio y con la educación.

Cuando los jóvenes de los años cincuenta preguntábamos a los otros jóvenes sobre su origen, la respuesta era: *Soy de San Lorenzo, Santa Marina, Piedra Escrita, Ciudad Jardín, Olivos Borrachos, San Basilio, Campo de la Verdad,* como si esos barrios fueran villas, pedanías, aldeas apartadas y diferenciadas.

Era esencial *ser de*, en lugar de *vivir en.* Se vivía en el Centro y en el Brillante y se **era de…**

Ahora solo queda el recuerdo de un pasado que se está reescribiendo a medida que el tiempo avanza. Eran barrios tan viejos como las *collaciones.*

Ahora, cada barrio es una nueva creación de futuro, como lo fueron Fray Albino y Cañero pero no heredan nada, salvo la historia de un *ruedo* que había quedado como *erial.*

Ante esta avalancha de nuevos barrios los viejos barrios no pueden vivir gobernados ni oprimidos por su propia historia. Hasta aquella respuesta, *soy de la catedral,* ha desaparecido porque nadie vive en sus alrededores más cercanos, salvo hoteles, restaurantes y comerciantes. Proveer el pasado de un viejo barrio es una fantasía utópica e inútil.

Aquellas identidades, afirmadas, de las que antes fueran *collaciones,* y separadas unas de otras, impedían y hacían difícil su articulación social aunque no la de carácter reticular.

Aquellos viejos barrios, que hoy conforman el llamado Distrito Centro, tenían una memoria vinculada al espacio territorial que fue hogar de acontecimientos evocados por esa memoria.

Había una definición colectiva de su vecindario si bien la identidad no viene marcada solo por el territorio sino por fronteras de identidad. Fronteras como las de Cañero viejo-Cañero nuevo, santa Marina-san Agustin, Valdeolleros-Zumbacón, Campo de la Verdad-Fray Albino.

¿Cuáles son, si existen, las identidades sociales de los nuevos barrios?

¿Cómo articular socialmente distritos y barrios sin perder identidades o son los nuevos barrios pura anomia?

La expansión de Córdoba hacia Poniente necesariamente conduce a la pérdida de identidad de las viejas *collaciones* por profundo cambio cultural hacia nueva anomia.

Aquellos barrios de Córdoba de los años cincuenta y sesenta del siglo pasado eran sinfonía de ideas, que daban identidad al mismo y sentido de pertenencia. De ahí, la respuesta, *soy de…*

Se vivía alrededor de la parroquia, del colegio regido por algunas órdenes religiosas, de la *peña* de los amigos del barrio, cuyo cónclave se celebraba en taberna cercana, donde poder platicar.

Había en cada barrio, configurado por casas de una o dos plantas, tolerancia y sentido cívico, como piezas claves de convivencia. Existía un respeto a las *maneras*, a la *mesura*, a la *convivencia como norma*. Había trato amable entre vecinos.

Hoy, apenas hay trato entre vecinos que habitan diferentes plantas del mismo edificio.

¿Cómo articular las diferencias entre distritos si es primera necesidad el articular diferencias entre vecinos?

Cada nuevo barrio, debido a su *verticalidad*, es pluralismo cultural, social y político, diverso y múltiple, que convive desde el anonimato con la sola posibilidad de desear salud durante el fortuito encuentro a la salida o entrada al ascensor o en los peldaños de la escalera.

La interconectividad física y territorial facilitará atravesar, acceder, salir y quizás ayudará a la articulación presencial de vecinos y colectividades de uno y otro barrio o distrito.

EL PROCESO SUBURBANO EN CÓRDOBA

JOSÉ MANUEL CUENCA MUÑOZ
Geógrafo y Urbanista

1. BREVE INTRODUCCIÓN AL FENÓMENO SUBURBANO

Con carácter general, la dicotomía campo-ciudad ha servido para describir con precisión los dos componentes esenciales del sistema territorial. Esta visión, tan extendida, presenta el inconveniente de haber perdido, en parte, correspondencia con la realidad. Ello se debe, a que, entre ambas entidades esenciales, ha irrumpido una nueva que no encuentra limpio acomodo entre las anteriores. Se trata de lo que definimos como "fenómeno suburbano".

¿Qué es el fenómeno suburbano? ¿Es una nueva categoría de la realidad, o simplemente constituye una fase de transición en la transformación ordinaria del campo en ciudad? Busquemos algunas claves de entendimiento sobre este asunto.

Por "fenómeno suburbano" entendemos el proceso de transformación del carácter natural o rural del suelo mediante la implantación en él de edificaciones de muy baja densidad[1]. Su densidad oscila entre 0,2 y 6 edificaciones por hectárea (Cuenca, 2016). Lo novedoso es su vinculación al disfrute social del "tiempo libre", razón por la cual, lo residencial, responde a la satisfacción de una demanda de tipo ocasional. Al conjunto de los ámbitos en los que se organizan los usos suburbanos lo denominaremos "espacio suburbano".

En Andalucía, el fenómeno suburbano se localiza preferentemente en el ámbito periurbano de las ciudades. Su principal peculiaridad reside en que conforma un híbrido funcional y paisajístico entre lo urbano y lo rural; un espacio de transición entre el campo y la ciudad.

[1] La densidad es un indicador de la concentración espacial de los fenómenos geográficos. En este caso, cuantifica el número de edificaciones por unidad de superficie. En urbanismo se expresa en edificios o viviendas por hectárea.

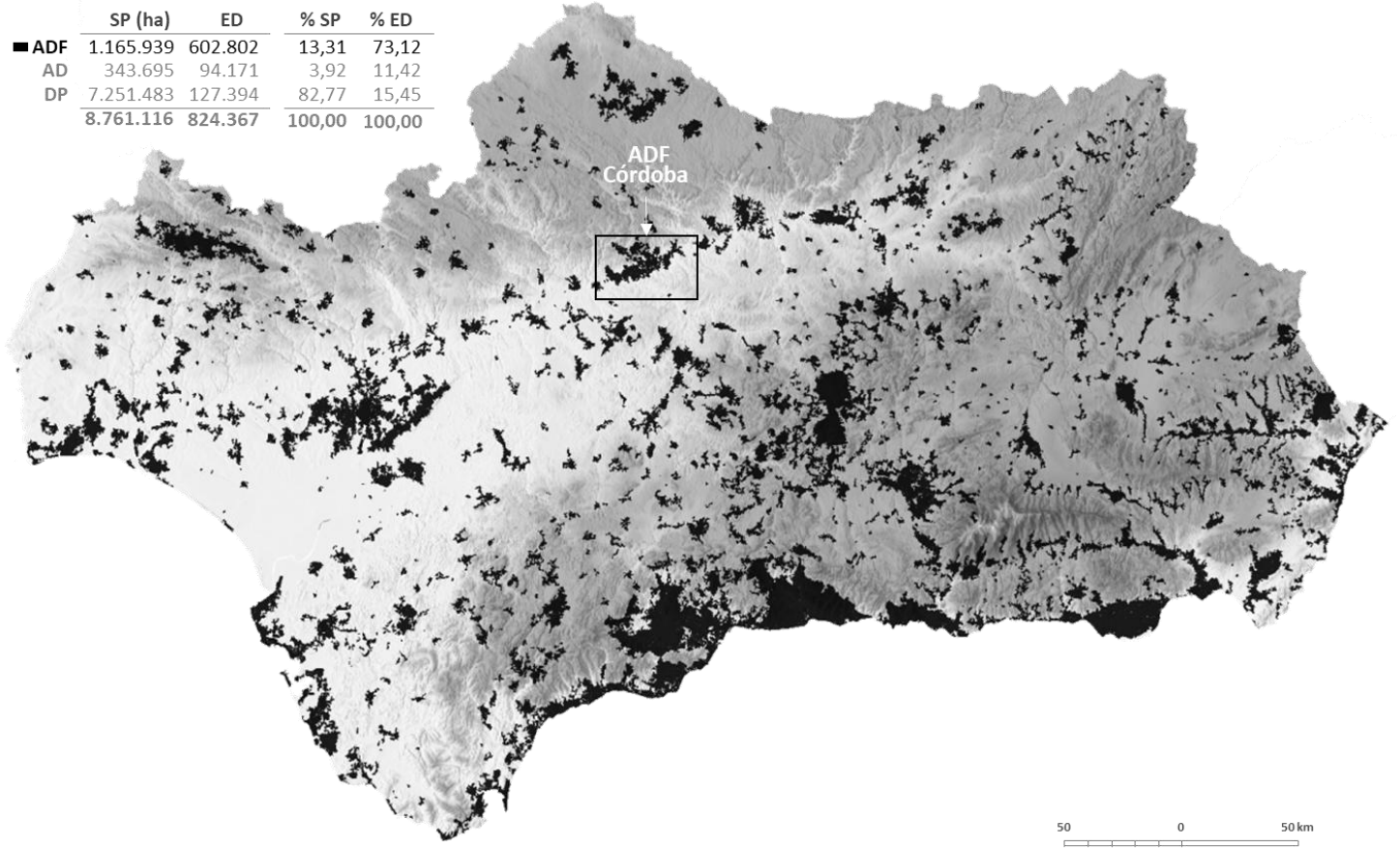


Fig / 1: **MESRA 2006: áreas de difusión (ADF). Espacio suburbano en Andalucía.**

Fuente de información : MESRA 01-06. Elaboración propia

Genera estructuras urbanísticas propias de lo que se conoce como "ciudad informal"[2]. Estos espacios se organizan en "áreas de difusión" (en adelante "ADF", ver fig. 1)[3], El 96% de los núcleos de población andaluces tiene asociada una en 2006. Éstas ocupan el 13% de la superficie regional, y en ellas se ubican el 73% de las edificaciones externas a las ciudades (602.802, en 2006).

En nuestra Comunidad Autónoma el espacio suburbano ha mostrado una fuerte dinámica de crecimiento. Las ADF concentraron el 90% de todo el crecimiento en edificación externa a los núcleos urbanos en dicho periodo, por lo que queda demostrado que el fenómeno suburbano en Andalucía se manifiesta fundamentalmente en estas áreas. La distribución territorial del crecimiento es generalizada en el ámbito andaluz, constatándose incrementos de edificación a una tasa de crecimiento anual del 3% en el 75% de las ADF regionales.

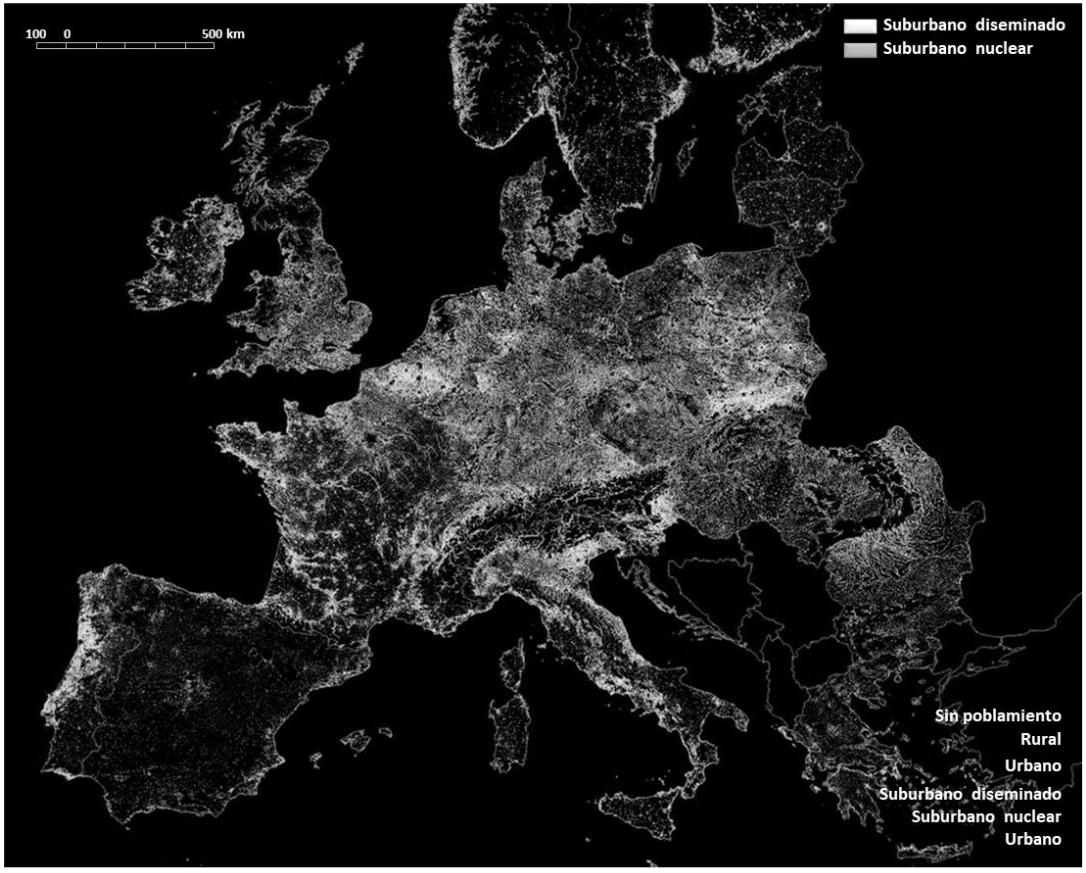
Si utilizamos la misma escala taxonómica del Mapa de la edificación suburbana y rural de Andalucía (MESRA)[4] para aproximarnos a la caracterización del sistema de poblamiento europeo, confirmamos la presencia del espacio suburbano en él. El resultado de la figura 2 no deja lugar a dudas, esta modalidad de poblamiento es muy significativa en el sistema urbano europeo, especialmente formando diseminados (densidad menor de 2 viv/ha). Hasta tal punto es así, que la presencia del poblamiento suburbano se convierte en una característica distintiva del sistema urbano europeo respecto al español y al andaluz. Esto hace destacar la alta compacidad urbana general del sistema urbano andaluz, siendo muy superior a la europea, y mayor que la española.

El fenómeno suburbano parece alentado tanto por la dinámica creciente del proceso general de urbanización, como por la persistencia de

[2] Modelo de desarrollo urbano que antepone el hecho edificatorio a la urbanización previa del suelo. UN-HABITAT (2012).

[3] El concepto de "áreas de difusión" y los datos han sido extraídos de CUENCA, 2016, y se corresponden con el "Mapa de la edificación suburbana y rural de Andalucía 2001-2006" (MESRA 01-06) realizado por el autor. No se muestran datos más actualizados debido a que la fuente de información utilizada para confeccionarlo es el Mapa Topográfico de Andalucía a escala 1:10.000, cuya última actualización completa data de 2006, encontrándose la siguiente actualización aún sin culminar, iniciada en 2013.

[4] Diseminado: densidad entre 0,2 y 2 edif/Ha. Nucleación suburbana: entre 2 y 6 edif/Ha. Nucleación urbana, más de 6 edif7ha (CUENCA, 2016).



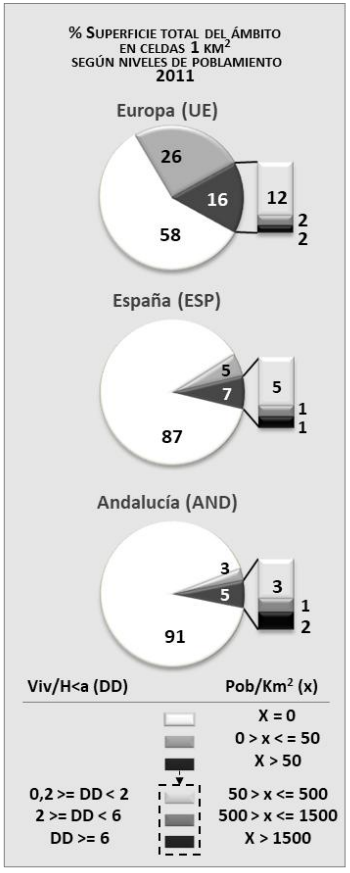


Fig / 2: **Poblamiento y densidad suburbana diseminada y nuclear en la Unión Europea. 2011**

Fuente de información: EUROSTAT-GISCO.
Elaboración propia

los factores socioeconómicos que lo impulsan. Entre éstos últimos debemos considerar: la disposición creciente de un excedente económico en el modelo de ingresos familiar; la estabilidad de la disposición de tiempo libre en el ciclo de vida semanal, y la generalización de los medios personales de transporte motorizado. A lo anterior, debemos unir la imparable caída del valor de las producciones agrarias del medio rural que predispone el suelo rustico a ser transformado urbanísticamente[5]. Luego, debemos contar con la presencia del fenómeno suburbano de modo estructural en la evolución de nuestro sistema de poblamiento, y en la evolución del modelo urbano y territorial contemporáneo del sistema urbano andaluz[6]. No cabe en consecuencia, tratar este comportamiento desde una perspectiva coyuntural y excepcional, pues no se trata de una anomalía, sino de una evolución consecuente con las bases del sistema socio-territorial en el que nos encontramos.

La demanda social de vivienda ocasional implícita en el fenómeno suburbano, ha sido completamente ignorada por el sistema disciplinar y administrativo en Andalucía, tanto a nivel operativo, siendo marginada de los asuntos considerados de interés social para ser atendidos en el seno de las políticas de la ciudad y el territorio; como a nivel disciplinar, pues el fenómeno suburbano contemporáneo no ha sido integrado en las visiones sobre la ciudad, ni en sus aproximaciones teóricas, ni en sus modelos de planificación territorial y urbana. El hecho de ser una aspiración social ignorada por el sistema urbanístico como demanda específica, y, en consecuencia, carente de modelo de ordenación legal, no ha sido un obstáculo para su materialización, y esta actitud y acción social, contraria al ordenamiento territorial y urbano, no ha sido impedida por la Administración. Ello explica que el fenómeno suburbano en Andalucía, sea prácticamente un espacio ge-

[5] Las nuevas perspectivas socioeconómicas consecuencia de la digitalización del sector primario y terciario, vendrán a intensificar algunos factores como la disponibilidad de tiempo libre, y la deslocalización de la residencia respecto al lugar de trabajo; ambos colaborarán en intensificar las condiciones estructurales del fenómeno suburbano contemporáneo.

[6] Motivo por el cual, carece del más mínimo sentido racional intentar regulaciones urbanísticas "de punto final" como las que se han intentado recurrentemente en nuestro país y en Andalucía. El objetivo no es negar su presencia o manifestación en el territorio y en la ciudad contemporánea, sino regularlo para impedir su desarrollo desde la acción ilegal.

nerado ilegalmente. Y, justo éste, es el principal problema: la ilegalidad en la que se viene produciendo desde hace 50 años. De ello se derivan dos importantes consecuencias: se ha producido sin garantías y controles públicos, y se ha generado sin modelo de ordenación por lo que presenta importantes problemas y retos en su estructura urbanística. Todo ello, no es más que la definición de una considerable hipoteca urbana y territorial para nuestra región de cara al futuro.

El resultado final de este proceso es un extenso y desestructurado paquete residencial realizado al margen de la legalidad y la planificación territorial y urbanística, y bajo los postulados de la ciudad informal. De este modo, los usos implantados producen el mayor impacto de implantación y evolución posible, debido a la ausencia de controles y medidas preventivas y correctoras.

La visibilidad creciente de los conflictos de intereses y daños territoriales y urbanos generados por este desarrollo ilegal al margen de la planificación pública, ofrece el principal fundamento a la imagen negativa del fenómeno suburbano; a ello también contribuyen los altos niveles generales de frustración social alcanzados, tanto entre sus usuarios directos, estigmatizados por su acción ilegal, y sus reivindicaciones insolidarias y oportunistas, como entre los restantes ciudadanos, agraviados por no poder realizar las mismas acciones en el marco de la ley, y tener que soportar "solidaria e injustamente", los costes y daños derivados de la suburbanización generada por otros.

Esta realidad de "ILEGALIDAD + NEGATIVIDAD" ha favorecido la identificación del fenómeno suburbano como una "patología social", en lugar de entenderlo como un "comportamiento" legítimo de la sociedad[7]. La respuesta de la Administración ante la situación creada, ha justificado, en un primer término, las actuaciones exclusivamente regularizadoras a través del planeamiento urbanístico municipal, si bien con el inconveniente de inscribirlas bajo patrones de urbanización propios del uso residencial permanente. La demostrada ausencia de eficacia del proceso regularizador[8], como luego podremos

[7] No obstante, la legitimidad atribuible al uso del tiempo libre no justifica, en ningún caso, acciones al margen de la Ley.

[8] Debido a la falta de interés de los propietarios por asumir los costes económicos de la regularización, y a la rigidez del modelo urbanístico de referencia, que siempre ha

comprobar, ha dado paso al impulso de las actuaciones disciplinarias. Tanto unas como otras, resultan insuficientes para corregir los impactos producidos tras más de cincuenta años de desarrollo suburbano, o para contener la dinámica de este comportamiento social.

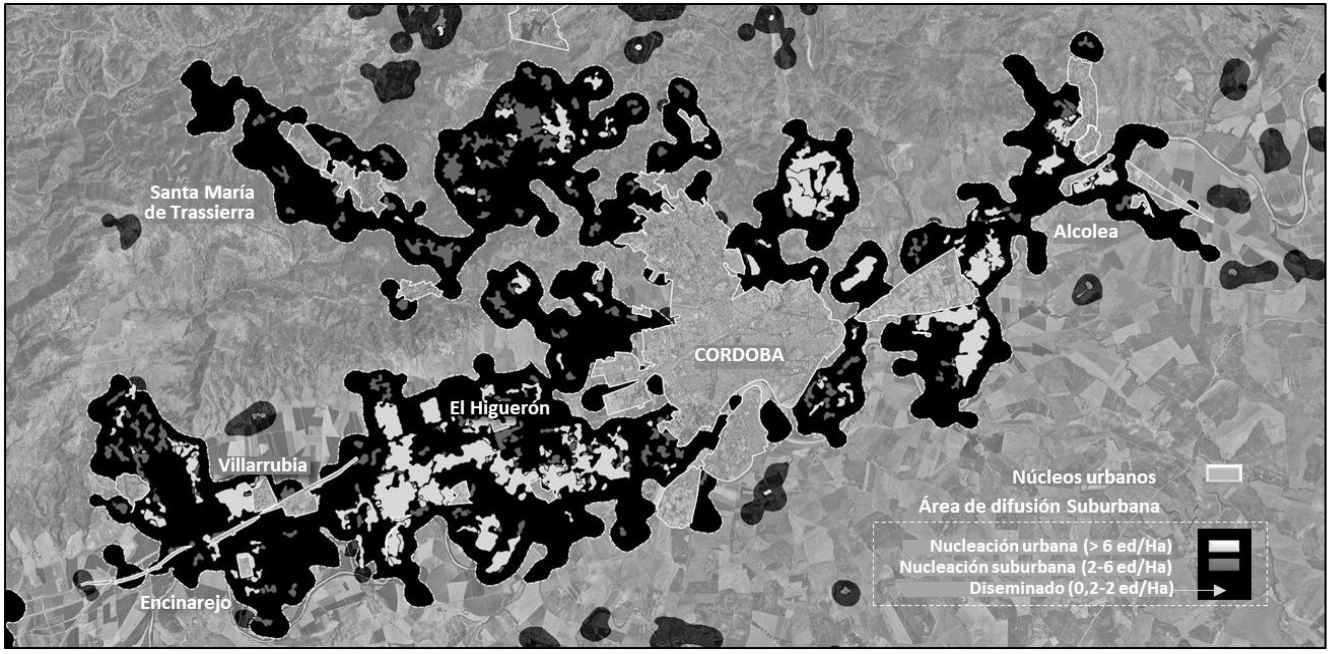
El fenómeno suburbano requiere una respuesta de "ordenación territorial y urbana", hecho que no puede ser sustituido por la mera y exclusiva aplicación de estrategias regularizadoras o disciplinarias, pues, estás, sólo serán eficaces como medidas consecuentes y complementarias de las primeras. Mientras no se ofrezca una respuesta territorial y urbanística adecuada, y en consecuencia proactiva, persistirá la formación y evolución del espacio suburbano existente, pues las medidas regularizadoras y disciplinarias no serán eficaces para contener la dinámica social subyacente.

En este contexto cabe afrontar el objeto de esta disertación: la integración de las parcelas y urbanizaciones en el municipio de Córdoba. Si bien cabe cuestionarse: ¿acaso esto es posible? A juicio de este autor, como se intentará explicitar, cabe considerar que existen perspectivas para ser exploradas, aunque desde luego, se trata de caminos no exentos de importantes dificultades. La razón fundamental para recorrer estos caminos no es otra que reclamar la recomposición del orden urbano y territorial de una ciudad singularmente valiosa, como es Córdoba, por su equilibrada organización urbana e integración territorial, y por el apreciable legado histórico y patrimonial que atesora.

2. EL PROCESO SUBURBANO EN EL MUNICIPIO DE CÓRDOBA

La aproximación al proceso de formación del espacio suburbano en el municipio de Córdoba podemos realizarla de distintas formas. A este respecto, debemos señalar la dispersión conceptual y metodológica que asiste al tema, y ello es debido a que cada autor utiliza un método distinto y particular cada vez que se enfrenta con él. No puede extrañarnos el auténtico baile de cifras que de ello resulta: se trate de verificaciones o estimaciones de superficies, edificaciones, viviendas, u otros usos

sido el del uso residencial permanente, es decir, el más exigente en estándares de urbanización y dotación, generándose un círculo vicioso que ha conducido al bloqueo de los intentos de regularización promovidos.



	SUPERFICIE (HA)		DIF. 01-06		EDIFICACIÓN (UD)		DIF. 01-06	
	2001	2006	(HA)	(%)	2001	2006	(UD)	(%)
AU de Sevilla	64.214	66.754	2.540	24	55.115	64.364	9.249	24
AU de Málaga	84.295	86.509	2.214	21	44.749	56.459	11.710	30
AU de Córdoba	**31.142**	**32.036**	**894**	**9**	**20.283**	**26.623**	**6.340**	**16**
Costa del Sol Oc.	20.180	21.922	1.742	17	16.450	19.880	3.430	9
AU de Granada	24.986	25.755	769	7	15.502	17.920	2.418	6
AU de Almería	26.023	26.545	522	5	14.818	15.964	1.146	3
AU de Jaén	24.958	25.133	175	2	13.809	14.651	842	2
B. de Cadiz-Jerez	17.269	17.592	323	3	11.830	12.966	1.136	3
AU de Huelva	20.094	20.576	482	5	9.807	10.968	1.161	3
C. de Gibraltar	15.381	16.117	736	7	9.124	10.591	1.467	4
AU de Andalucía	328.543	338.939	10.396	100	211.487	250.386	38.899	100

Fig / 3: **MESRA 2006: Espacio suburbano de la aglomeración urbana de Córdoba. Comparativa con las aglomeraciones urbanas andaluzas.**

Fuente de información: MESRA 01-06. Elaboración propia

3 0 3 km

edificatorios, los datos obtenidos son tan dispares, que no pueden compararse con nada. Ahora bien, todos confluyen en mostrar una importante magnitud del proceso. Y ciertamente, el proceso no ha sido despreciable, y en esa pauta parece continuar. Ahora nuestro interés por las cifras es menor o secundario, pues estas no adquirirán validez mientras no se unifique el método de definición del espacio suburbano.

Dejando a un lado la cuestión cuantitativa, sí nos interesa conectar el proceso suburbano con la planificación urbanística de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XX, y principios del XXI. De este modo, tendremos la oportunidad de relacionar lo que ha ocurrido durante la vigencia de cada uno de los planes que han regido en la ciudad y su territorio. Para ello hemos utilizado dos fuentes principales, una, la ordenación y análisis contenidos en los distintos planes generales del municipio de 1958, 1986, y 2001; la otra, las fotografías aéreas y ortofotos de 1956, 1984, y 2001. En la fig. 3 podemos apreciar la imagen del área de difusión de Córdoba en el MESRA, y nos ofrece las pautas generales de organización del espacio suburbano cordobés contextualizado en el ámbito regional y su dinámica reciente. Con la nueva indagación que proponemos, encontraremos una perspectiva más amplia de su genética y dinamicidad.

El periodo 1956-1986: el Plan General de Ordenación de 1958

Las imágenes del año 1956, son muy ilustrativas, el proceso suburbano, con las características actuales de generalidad social, extensión superficial, y persistencia en el tiempo, no había comenzado en el municipio de Córdoba (ver fig. 4). Sea en la Sierra de Córdoba (Cerro Muriano, y Sª Mª de Trassierra), en la Vega de Levante (Quemadas y Alcolea), o en la de Poniente (El Higuerón, Villarrubia, y Encinarejo)[9], sólo encontraremos trazas del paisaje propio del medio rural y natural que, sin excepciones, organizaba y dominaba estos espacios del municipio. Evidentemente, pueden encontrarse pruebas y rasgos

[9] Utilizaremos esta división del municipio para organizar nuestro discurso urbanístico y territorial. El elemento indiscutible que organiza y da sentido a estas tres piezas municipales no es otro, que la propia ciudad de Córdoba, situada en el centro de las tres áreas, marcando así el espacio de discontinuidad y transición entre todas ellas.

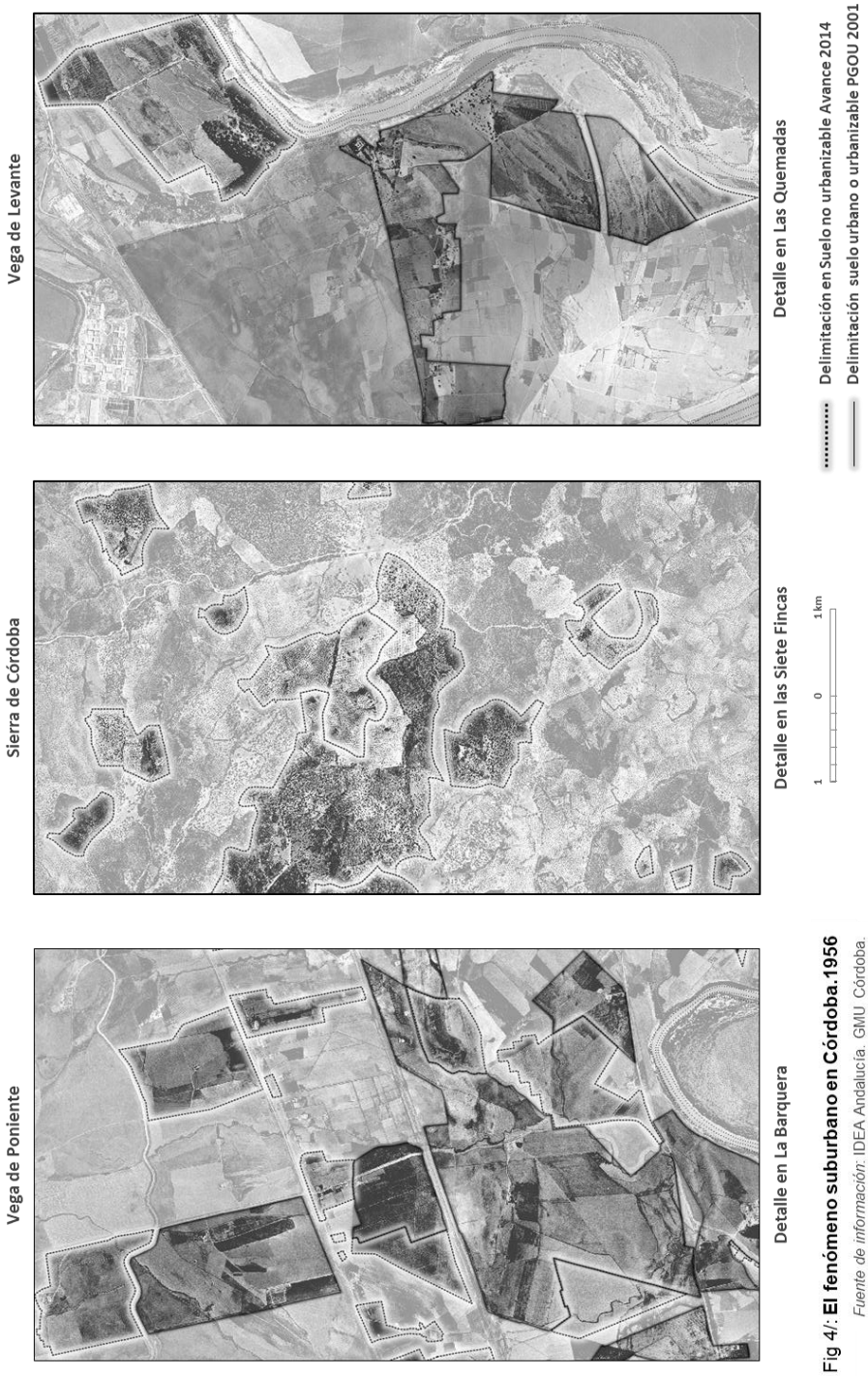


Fig 4/: **El fenómeno suburbano en Córdoba.1956**
Fuente de información: IDEA Andalucía. GMU Córdoba.
Elaboración propia

de edificación dispersa en estos lugares, e incluso algunas pautas de mayor presencia edificatoria siguiendo patrones lineales (carretera de Palma del Río-Cañada Real Soriana). No obstante, se trata de una situación naturalmente acorde con las trazas habituales del poblamiento disperso de nuestras zonas rurales, todas ellas de honda raigambre histórica. Luego, cuando nos encontramos en los albores de que sea aprobado definitivamente el Plan General de Ordenación de Córdoba de 1958, la realidad territorial no muestra evidencias de que el proceso suburbano se hubiese iniciado o materializado en el municipio.

El Plan de General de Ordenación de 1958[10], el cual no pretendemos analizar y valorar de modo exhaustivo, carecía de una actitud preventiva o protectora del suelo rústico. Las medidas de protección contenidas en él sólo alcanzaban a dos tipos de elementos: a los vinculados al patrimonio histórico y arquitectónico monumental y singular, por una parte, y por otra, a la imagen paisajística de la ciudad, incluyendo en esto a Medina Azahara. Coherentemente con lo anterior, y de modo muy sencillo y exento de matices, habilitaba tanto el uso residencial como el industrial, en la zona denominada "rural", la cual, quedaba definida jurídicamente como el resto del municipio que no es ni urbano, ni zona de reserva urbana (equiparable al actual urbanizable). En el suelo rústico se permite la vivienda unifamiliar aislada, sin especificar otras condiciones de ordenación más allá de tener una o dos plantas, separarse de la carretera o camino doce metros, y disponer de una fosa séptica (art. 49 del PGOU, en él no se señala parcela mínima).

Más relevante aún, cabe considerar el contenido del art. 16 del plan, regulador de las densidades permitidas para "conjuntos o barriadas". En dicho artículo se atribuía una densidad máxima de 40 habitantes por hectárea para la "zona rural", que, convertida a viviendas, según el módulo 4,5 habitantes/vivienda utilizado por el propio plan, significa, que en el suelo rústico estaba habilitada la formación de conjuntos edificados con una densidad de hasta 9 viv/Ha; curiosamente muy cercana a la densidad de las actuales parcelaciones del munici-

[10] Para conocer los documentos y planos de este plan puede consultarse el siguiente enlace de la Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba:
http://www.gmucordoba.es/plan-general-de-ordenacion-urbana-1958

pio. Desconocemos cómo se propondrían o autorizarían estas propuestas: ¿tal vez cómo innovaciones del plan, para luego aprobar planes parciales? Más allá de ellas, no encontramos otras determinaciones en desarrollo coherente de la anterior medida.

En tercer lugar, el plan delimitaba una zona de casco urbano y de reserva urbana denominada "Edificación aislada. Sierra", cuyo ámbito se aprecia en el plano de ordenación nº 2 denominado "Comunicaciones y término municipal". El ámbito de la misma se describía, además, en el artículo 38 de las normas urbanísticas. Esta zona puede ser dividida en dos en atención a sus diferentes características y relación con la ciudad consolidada. La primera, contenía la ordenación de lo que hoy es El Brillante, permitiendo la edificación aislada de uso residencial de dos plantas, en parcelas entre 400 y 2.000 m^2, y una ocupación por la edificación que oscila según casos, entre el 21 y el 40% de la superficie de la parcela. La segunda zona, de mayor interés para nuestro tema, era la denominada "el resto, o Carretera de Trassierra, o Carretera de Cerro Muriano", en la que se habilitaba el uso de residencia aislada de una o dos plantas, en parcelas de 3.000 m^2, y una ocupación de 21%. Este ámbito conformaba un polígono de suelo de reserva urbana en la que cabía promover, mediante planes parciales, polígonos de urbanización. Como se puede apreciar en el plano aludido, se trata de un territorio amplio de características claramente rurales, cerrado por las carreteras de Trassierra y Cerro Muriano (N-432), al oeste y al este, y por el norte, por una línea que, siguiendo diversos ejes de comunicaciones interiores a la Sierra (Carretera de Obejo, Vereda del Vado Negro, y Camino del Bejarano), une los núcleos urbanos de Sª Mª de Trassierra y Cerro Muriano. Una considerable área territorial habilitada para su transformación urbanística en vivienda de baja densidad.

A la vista de lo expuesto resulta evidente, que este plan, contenía elementos significativos para habilitar un desarrollo de uso residencial de baja densidad. Cabía realizarlo tanto en suelo rústico, prácticamente desregulado en cuanto a condiciones de ordenación, y discriminación zonal, y también cabía hacerlo, en la zona de edificación aislada de la Sierra, en el ámbito entre los dos núcleos urbanos de la Sierra antes citados. Y finalmente también como innovaciones al plan, para convertir el suelo rústico en suelo de reserva urbana.

Esta precocidad en la perspectiva de previsión de los usos urbanos o suburbanos que la sociedad local puede demandar en el futuro, debe valorarse como un claro acierto del plan, máxime cuando se efectúa en los albores de un proceso que aún no había mostrado sus credenciales, y, en consecuencia, se planteaba con la necesaria anticipación a los hechos. Pues, esa anticipación en la previsión es lo que habilitaría controlar los efectos negativos de la transformación urbanística puede tener sobre el medio de carácter rural o natural en el que se inscribe. En suma, un ejemplo de lo que debe ser la "actitud" de la planificación urbanística.

Otra cosa sea, la valoración sobre la corrección de la previsión concreta de habilitar la trasformación de los suelos propuestos, especialmente, los de la Sierra de Córdoba, coincidente con la segunda zona comentada anteriormente, asunto que tendría argumentos a favor y en contra, siendo el motivo central de una controversia permanentemente abierta, entre sus defensores y detractores. Pues, si bien la Sierra es un lugar con indudables valores ambientales y rurales, también es un lugar con indiscutibles atractivos para el uso residencial ocasional, precisamente por la presencia de los valores aludidos. Tampoco cabe dudar de sus inconvenientes para el desarrollo urbano, y tal vez, suburbano, como son sus deficientes condiciones de accesibilidad, la lejanía de núcleos urbanos con capacidad de organización funcional de servicios básicos, y por supuesto, la alta exposición al riesgo de incendios forestales.

¿Acertó el plan de 1958 con estas previsiones? Veamos si se produjo el esperado desarrollo suburbano, y si este se localizó en los lugares previstos por el plan. Para ello, observemos la fotografía aérea de 1984 (ver fig. 5). A la vista de su análisis, la respuesta no puede ser satisfactoria, por los motivos siguientes. En primer lugar, un conjunto importante de los ámbitos suburbanos creados en esta etapa de casi 30 años de aplicación del Plan General de 1958, se localizaron fuera de la zona de reserva urbana prevista, quedando una muy sustanciosa parte de ella, sin desarrollo alguno. Sin duda, esto viene a demostrar lo excesivo de la previsión original. En segundo lugar, los desarrollos realizados en el área de reserva urbana de la Sierra, que no pertenecen al área urbana de actual Brillante, no se realizaron en la mayor parte de los casos me-

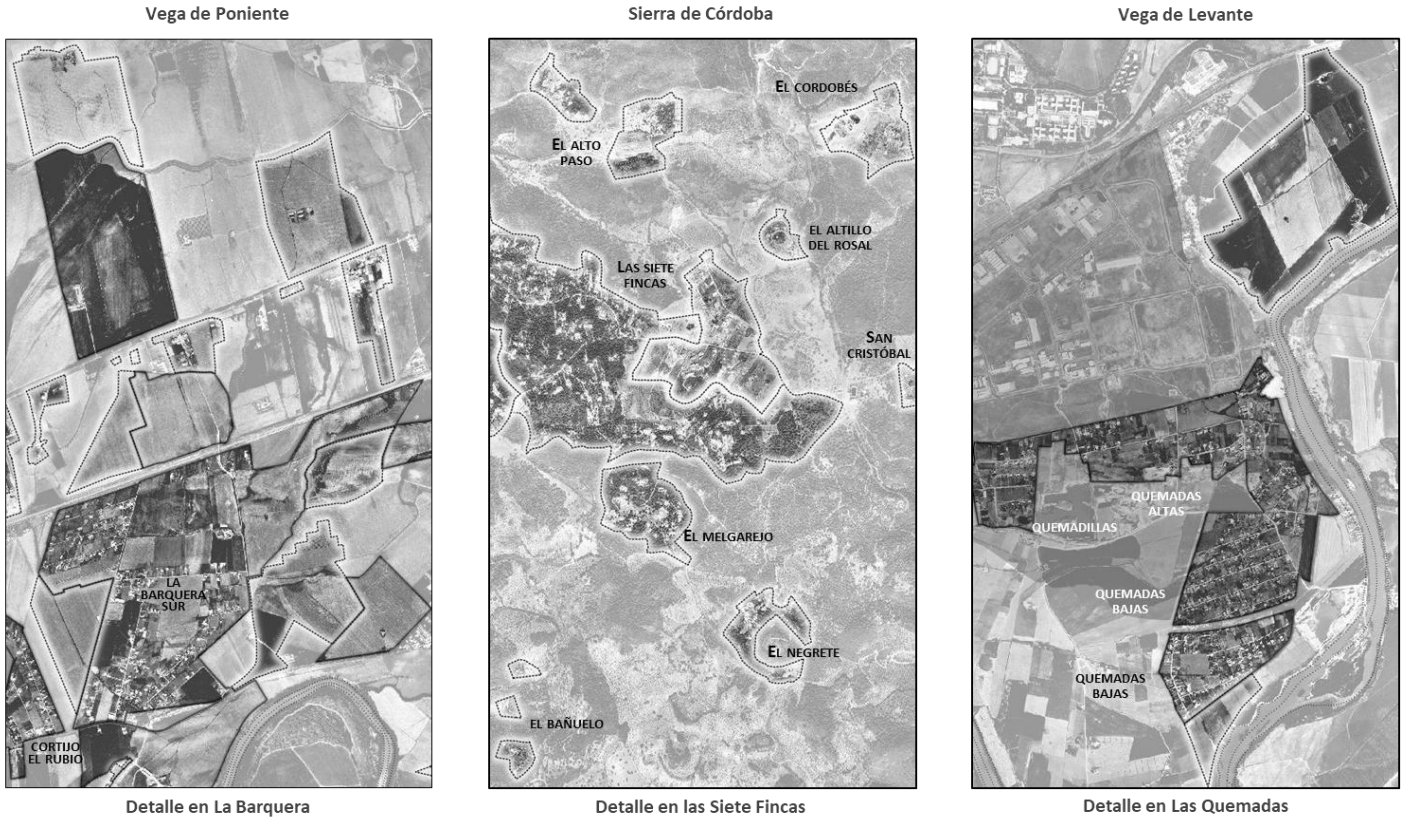


Fig 5/: **El fenómeno suburbano en Córdoba.1984**

Fuente de información: IDEA Andalucía. GMU Córdoba. Elaboración propia

diante la aprobación de planes parciales, tal y como preveía, el art. 11 del PGOU[11]; sino mediante la simple parcelación del suelo rústico, y la posterior edificación, omitiendo la necesaria delimitación de su ámbito de ordenación, y las obligaciones previas de urbanización del suelo conforme al plan. Los desarrollos realmente producidos en esta etapa, de haberse avenido al plan, hubiesen permitido el control de la actuación en cuanto a localización y extensión, y la corrección de ciertos impactos de implantación del uso residencial al haber dispuesto los servicios urbanos necesarios. Luego el plan, no siendo superado en su previsión, pues el fenómeno suburbano se produjo, si se vio vulnerado en sus principios y fundamentos propositivos. El resultado fue la suburbanización propia de la ciudad informal, formando ámbitos dispersos por el territorio forestal de la Sierra, principalmente.

En 1984, la suburbanización o parcelación de baja densidad a la que hemos aludido se observa como extensión de Santa María de Trassierra, generando el propio núcleo urbano actual y sus extensiones de Campo Alegre y los inicios de Llanos de Arjona (*)[12], El Salado (*), La Caballera (*) y La Alberquilla (*). También pueden apreciase desarrollos suburbanos como extensiones del núcleo urbano de Cerro Muriano. Y en Alcolea, como son El Sol (*), Encinares de Alcolea (*), La Valenzoneja (1 y 2) (*), Porrillas (*), y los inicios de Ribera Baja (*). Villarrubia, presenta las Cuevas de Altazar (*); y El Higuerón, el inicio de la extensión de su núcleo urbano (*).

En el apartado de nucleaciones dispersas no vinculadas a los núcleos secundarios se constata el inicio y desarrollado de los siguientes ámbitos:

[11] Tan sólo se aprueban los planes parciales de Las Jaras (1977), y Santo Domingo (1978), Santa Ana de la Albaida (1978) y una innovación y posterior plan parcial, en 1980, para el desarrollo de la Urbanización de Campo Alegre, en Santa María de Trassierra. Para la parcelación de El Cruce, se tramito un plan parcial previo que fue denegado (1972).

[12] Utilizaremos la denominación de los ámbitos suburbanos establecida por el PGOU de 2001. No mostraremos el código pues ha sido rectificado en el Avance de edificaciones asiladas y asentamientos urbanísticos realizado por la Gerencia de Urbanísimo en 2014. Señalamos con "(*)", aquellos ámbitos suburbanos que se realizaron fuera del área de reserva urbana del plan de 1958.

a) En la Sierra de Córdoba: La Caballera Norte (*), Las Solanas del Pilar (*), Virgen de la Cabeza-Pilar de Torrehoria, El Jardinito, Las Siete Fincas (oeste-centro-este), El Melgarejo, El Negrete, San Cristóbal, El Altillo (*), El Cordobés (*), El Alto Paso (*), Santo Domingo, Los Ballesteros, El Rancho Blanco, Las Jaras (*), Las Rocas y Pino Alto (*), El Cruce; La Casilla del Aire (*), La Torrecilla-La Gitana (*), Torreblanca (*), La Colina (*), Doña Manuela (*).
b) En la Vega de Levante: Campiñuela (*), Quemadillas (*), Quemadas Altas (*), Quemadas Bajas (*), Montón de la Tierra (*), y El Arenal (*).
c) En la Vega de Poniente: Huerta de San Luis Casillas (*), Cortijo del Alcaide (*), Higuerón Bajo (*), La Felipa (*), El Castillo (*), Fontanar de Quintos (*), Quintos (*), La Barquera Sur (*), Cortijo El Rubio (*).

Como podemos observar la actividad en la Sierra fue de mayor alcance y extensión que en la Vega, donde en ese momento, fue mucho menos extensa, encontrándose numerosos ámbitos, en una fase inicial de ocupación por la edificación[13]. El proceso en la Sierra se observa cómo más extenso y maduro, con una mayor ocupación del suelo por la edificación. Esto nos permite asociar el proceso suburbano de la Sierra principalmente con el Plan General de 1958. Este plan contenía medidas expresas para el desarrollo suburbano, y una ausencia absoluta de regulación del suelo no urbanizable, sea de su estructura territorial y valores, o de medidas de ordenación de la edificación. También se constata el primer acto del divorcio entre las instituciones municipales gestoras del plan y de los intereses públicos, y la sociedad cordobesa, la cual, en cambio, se entrega a una perniciosa alianza entre parceladores y parcelistas de la que no obtendrá más que un gratuito deterioro de sus recursos territoriales y urbanos, y una importante hipoteca urbanística en pago a lo anterior; deuda aún no cancelada, y con numerosos recibos pendientes.

[13] Salvo en el caso de Quemadas Bajas, donde el estado de consolidación edificatoria es significativo ya en 1984.

Esta es la realidad a la que se enfrentó la revisión del planeamiento general de 1958: un proceso de suburbanización manifiesto en la Sierra de Córdoba, y un proceso incipiente en la Vega, aunque generalizado, tanto en la zona de Levante como en la de Poniente. El proceso de revisión culminará con la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de 1986.

El periodo 1986 -2001: el Plan General de Ordenación Urbana de 1986

Las coordenadas generales sociopolíticas en las que se desarrollará el nuevo planeamiento fueron radicalmente distintas a las del plan que le precedió. No sólo estaba recién inaugurado el Estado de las Autonomías, y un nuevo régimen democrático, sino que había una nueva legislación urbanística estatal (LS de 1976), y una nueva corporación municipal de signo político diametral opuesto a la precedente. Entendemos que estas circunstancias son esenciales para comprender como el nuevo planeamiento afrontará el asunto suburbano, y la situación recibida del periodo anterior.

Analizada la memoria del PGOU de 1986, detectamos la confrontación de "actitudes" que confluyeron en la elaboración y aprobación del planeamiento general. La posición del equipo redactor[14] creemos que queda reflejada por el siguiente párrafo de la Memoria del PGOU (págs. 32-33):

> *La Sierra se convierte por ello en fácil depositaria para las versiones locales de la ideología antiurbana resueltas siempre, y en último término, bajo el ideal espurio y antiutópico de la segunda residencia pequeño burguesa.*
>
> *Entre la ciudad de Vicenza y la anticiudad de la Rotonda paladiana hay la misma relación que entre la no ciudad periférica y la no anticiudad de las urbanizaciones de segunda residencia que han generado nuestras áreas urbanas en su último y destructivo periodo de desarrollo.*

[14] Formado por Damián Quero, Juan Cuenca, Antonio Cabrera, y Guillermo Diaz, integrados en TAUCO.

> *...El resultado es la aparición de verdaderos suburbios campestres... que vienen a ser el signo o síntoma de una negación de la negación...*

Y a continuación se expresa lo siguiente, en un sentido casi opuesto a lo anterior:

> *Córdoba presenta aquí la exigencia de redefinición de los usos y aprovechamientos en el espacio, de modo que sin negar en absoluto el disfrute de ese privilegio que es la cercanía de la Sierra, los modos de hacerlo, no sean destructivos del bien que los satisface.*
>
> *Para ello tan importante es modificar las pautas de asentamientos en la Sierra o en la Vega como la oferta de una ciudad más satisfactoria en las áreas urbanas, condiciones complementarias y esenciales para generar una demanda cualificada más acorde con las características cualitativas posibles de la oferta. Que la Vega del Guadalquivir y la Sierra de Córdoba dejen de ser colonizadas clandestinamente o por promociones más influyentes para poner el énfasis en el cómo y con qué leyes se produce esa ocupación, es un objetivo prioritario del Plan en cuanto a la identificación de Córdoba con su territorio.*

Mediante los tres primeros párrafos se expresa claramente el posicionamiento disciplinar del equipo redactor, mostrando su rechazo de fondo a una forma de "no ciudad" "pequeño burguesa"[15], que no es otra cosa que una manifestación de la ideología liberal y desarrollista del periodo anterior, que, en ese momento, ya puede ser criticado abiertamente. Baste decir, que esta posición es intelectualmente coherente con la estrategia general del PGOU de 1986, pues, este instrumento, cabe inscribirlo en las coordenadas disciplinares de la visión culturalista de la ciudad de la Escuela de Bolonia[16], tan en boga en ese momento, y tan influyente en los planes españoles de los 80. El plan propugna la recomposición del tejido de la ciudad, tras las cicatrices y

[15] Esta opinión es coincidente con la de F. Chueca Goitia, cuando habla de las "ciudades interiores", "ciudades sin alma", "ciudades domésticas o campestres de la cultura nórdica", todas ellas contrapuestas a la polis griega o la civitas romana, máximos exponentes de la "ciudad", es decir, el lugar del hábitat social organizado por el espacio público: ágora, foro, plaza… (en CHUECA, 1968, pp. 9-28).

[16] Véase GARCÍA VÁZQUEZ, C. (2004), pp. 7-14.

dislocaciones generadas en ella por el periodo desarrollista (de planeamiento abierto y liberal), y valora cautelosamente la modesta capacidad económica advertida en la sociedad cordobesa. Por ello, no cree que deban compartirse los escasos recursos económicos disponibles en rescatar la hipoteca urbanística de la suburbanización recibida del periodo precedente.

Tal es la situación creada por esta posición técnica, que obliga al Pleno Municipal a adoptar un acuerdo mediante el cual encomienda la intervención en la cuestión suburbana a los servicios técnicos municipales. La finalidad de este acuerdo parece ser atender las pretensiones de reconocimiento de las parcelaciones heredadas, y de las expectativas generadas por el nuevo periodo municipal (véase, págs. 14 a 17 de la Memoria del PGOU-1986). De tal suerte, que esto explica el giro conceptual que comporta los dos últimos párrafos de la cita anterior, en la que, de negar el pan y la sal al fenómeno suburbano, se pasa a reconocerle una cierta legitimidad de fondo condicionada a que el proceso se avenga a los procedimientos habilitados por el nuevo plan.

Resulta difícil no estar de acuerdo con esta alternativa forzada por el Pleno Municipal e instrumentada por los servicios técnicos municipales de la época, si bien es justo reconocer, que se trata de una enmienda si no incoherente, si divergente, con la orientación del propio plan, pues ésta nueva posición municipal abogaba por dar legitimidad al fenómeno suburbano, y, en consecuencia, por hacer sitio, en el mejor de los casos, a una versión local y pequeño burguesa de “la anticiudad de la Rotonda Paladiana…” -si acaso fuese admisible tal comparación-.

Finalmente, por cerrar este primer apartado sobre el plan de 1986, si bien no podemos negar el acierto del análisis del fenómeno realizado y expresado por los técnicos redactores del plan, debemos separarnos de su posición, por la sencilla razón de que la explicación del fenómeno suburbano, y de los males creados por su comportamiento, no son de carácter ideológico, como se desprende de la cita anterior, sino de carácter sociológico profundo, como se ha intentado apuntar en la introducción de esta disertación. Por ello, la actitud municipal, a pesar de forzar un cambio de rumbo en la lógica interna del plan, fue una decisión necesaria, a nuestro juicio. En este contexto ¿qué propo-

ne el Plan General de Ordenación Urbana de 1986? La estrategia y el modelo resultante, fue el opuesto al adoptado por el plan del 1958[17].

En el nuevo plan se analiza y ordena el suelo no urbanizable, estableciendo condiciones urbanísticas a los usos permitidos en esta clase de suelo, y se identifica un modelo de protección del suelo rústico. Las propuestas de suelos expresamente clasificados para habilitar usos suburbanos no son, en este caso, una amplia zona sometida a unas condiciones prácticamente indefinidas de ordenación como en el plan anterior. Por el contrario, son los ámbitos parcelados ilegalmente los que se convirtieron en los lugares de destino de la oferta reglada de vivienda ocasional, perfectamente delimitados y cerrados como suelos urbanos y urbanizables. También se contenía una propuesta para la regeneración de los ámbitos suburbanos parcelados que, debido a diversos motivos, no fueron clasificados para su regularización según patrones urbanos. Todo ello supone un giro copernicano respecto a la situación del planteamiento inicial del plan de 1986. Pues éste, partiendo de la negación del fenómeno suburbano, culmina permitiendo su participación en la configuración de parte del modelo urbanístico municipal. ¿Cómo se proyecta esta alternativa urbanística? De la siguiente forma:

a) Generando la estructura del suelo no urbanizable municipal: la Sierra y parte de la Vega quedan identificadas como suelos no urbanizables con distintos grados de protección forestal y agrícola. Aunque la vivienda unifamiliar es un uso permitido en esos suelos, lo hace exigiendo unas parcelas mínimas muy alejadas de los intereses de los parceladores y parcelistas (ver Tabla 1).
b) Se identifican los ámbitos suburbanos existentes y se elabora una elemental cartografía de cada uno de ellos. Estos son agrupados en los siguientes paquetes de ordenación:
    - Suelos urbanos a desarrollar con planes especiales para su legalización y urbanización: El Higuerón Bajo, Santa Clara-La Felipa; Cuevas de Altazar; El Sol; La Valenzoneja; El Cruce; y Santo Domingo. Y dos ámbitos más, uno el núcleo urbano

[17] Para conocer los documentos y planos de este plan puede consultarse el siguiente enlace de la Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba: http://www.gmucordoba.es/plan-general-de-ordenacion-urbana-1986-pgou-1986

de Sª Mª de Trassierra y otro en el de Cerro Muriano. Las Jaras, como excepción a lo anterior por encontrarse ya ejecutada su urbanización, se reconoce directamente como suelo urbano, sin remisión a un Plan Especial de Reforma Interior posterior.

	tipos de vivienda familiar (art. 305 NN UU)	
Zonas del suelo no urbanizable	**agraria**	**no agraria**
Especial Protección Forestal	25	
Especial Interés Forestal	25	25
Especial Protección Paisajistica	25	
Especial Interés Paisajistico	25	25
Especial Protección Agrícola	1	
Especial Interés Agrícola	5	
Genérico	10	10

Tabla 1: parcelas mínimas (Ha) para uso residencial. PGOU 1986

Fuente de información. GMU Córdoba. Elaboración propia

- Suelos urbanizables programados a desarrollar con planes parciales con la misma finalidad legalizadora y urbanizadora: Encinares de Alcolea, Torreblanca, La Colina, Doña Manuela; Norte y Perseverancia (Cerro Muriano); y Los llanos de Arjona (Sª Mª de Trassierra).
- Suelos no urbanizables con parcelación a reconducir la situación para la regeneración del medio transformado en el proceso parcelatorio, con tres tipos de orientación:
  - Parcelaciones con afección a medios agropecuarios de menor relevancia, sujetos a planes especiales que impidan el proceso edificatorio y mejoren las condiciones del medio productivo: La Casilla del Aire; Torrecilla-La Gitana; La Atalayuela, Las Quemadillas; Las Quemadas Altas; Porrillas; y La Campiñuela.
  - Parcelaciones con afección a medios de alto valor natural, sujetos a planes especiales que, analizando la edificación existente, determinen cuáles deben permanecer y cuáles deben desaparecer, con la finalidad de regenerar el medio natural de modo efectivo y real: Las Siete Fincas; La Virgen de la Cabeza; El Jardinito; El Negrete; El Melgarejo; Las Solanas del Pilar.

– Parcelaciones con afección a medios de alto valor productivo, sujetos a planes especiales que, permitiendo la edificación existente, aseguren la condición productiva del suelo, habilitando expresamente la actuación municipal subsidiaria, si los objetivos no se cumpliesen por los particulares: Fontanar de Quintos, El Castillo; La Barquera; Casillas; El Cortijo del Alcaide; Cortijo del Rubio; Quemadas Bajas.

Debemos decir que no fueron todas las que estaban, pues hubo ámbitos ya parcelados en 1984, que no se incluyeron en este modelo de intervención. En la Sierra fueron: El Salado, La Caballera y La Alberquilla, La Caballera Norte, San Cristóbal, El Altillo, El Cordobés, El Alto Paso, Los Ballesteros, El Rancho Blanco, Las Rocas y Pino Alto. Y en la Vega de Levante: Montón de la Tierra, y El Arenal. Luego la estrategia con ser considerablemente más detallada y precisa que la del plan precedente, no fue completa respecto al proceso abierto en aquel momento. Ahora bien, a la actitud previsora del plan de 1958 se opone en esta ocasión, una actitud mixta de control y reconducción del proceso suburbano heredado, más correctora en suelo no urbanizable, y concentradora de la oferta legal, en los suelos urbanos y urbanizables identificados.

¿Qué resultados se obtuvieron después de activar estas medidas? La fotografía aérea de 2001 nos muestra el panorama municipal después de 15 años de tutela del territorio por el plan de 1986 (ver fig. 6); y también, de lo que resultó de la aplicación del modelo antes descrito. Lamentablemente, los hechos registrados obligan a reconocer que los objetivos pretendidos fracasaron, y el plan de conjunto, también, pues no se ha podido constatar ni la reorientación del fenómeno suburbano, ni su contención.

En general, todos los ámbitos existentes a la aprobación definitiva del plan de 1986, han experimentado una intensificación o ampliación de su edificación, y, en consecuencia, han tenido un proceso de clara consolidación edificatoria en contraposición a lo que el PGOU pretendía. Este comportamiento general ha sido más intenso en los ámbitos de la Vega que en los de la Sierra, aunque puede verificarse en ambos casos. Esta característica marca una importante diferencia con la etapa anterior, trasladándose el objeto principal de la acción suburbana de la Sierra a la Vega. El comportamiento detectado se verifica

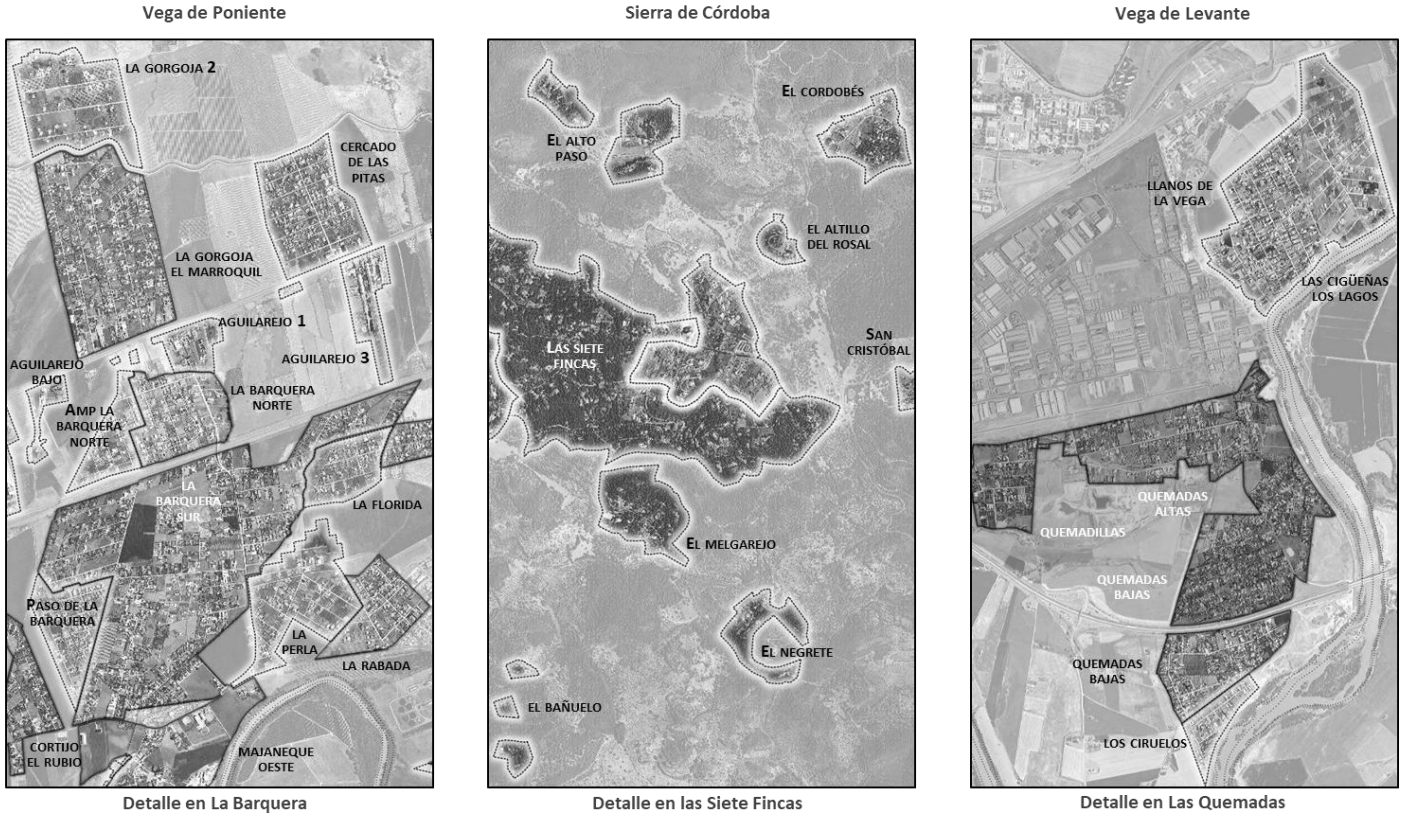


Fig 6/: **El fenómeno suburbano en Córdoba.2001**

Fuente de información: IDEA Andalucía. GMU Córdoba. Elaboración propia

sin distinción aparente, tanto en los ámbitos incluidos en suelo no urbanizable, como a los que lo han sido en urbano o urbanizable.

De las actuaciones de suelo urbano y urbanizable previstas sólo aprobaron su planeamiento de desarrollo los siguientes: El Higuerón Bajo, Santa Clara-La Felipa, El Cruce, Santo Domingo, Encinares de Alcolea, y Llanos de Arjona. Luego, se verifica, que durante el periodo de vigencia del plan los suelos previstos para atender a la demanda reglada de vivienda ocasional, a excepción de Las Jaras o Campo Alegre, no pudieron ser utilizados en tales términos, pues no habían culminado sus obligaciones de gestión y ejecución, y, en consecuencia, no habían emprendido la actuación urbanizadora previa a la posibilidad de edificar. No obstante, si debe computarse en el haber del plan, que parte del planeamiento de desarrollo fue aprobado definitivamente. Por el contrario, para los planes especiales para la regeneración del suelo no urbanizable no hubo respuesta alguna, no aprobándose ninguno en el periodo de vigencia del mismo. Sin embargo, la nota realmente definitoria del periodo de vigencia del plan de 1986, no fue lo anterior, sino la importantísima ampliación de nuevos ámbitos suburbanos que se verifican en la Vega, especialmente, en la de Poniente, y específicamente, en la zona de la órbita del Higuerón. En la Vega de Levante, también se producen nuevos asentamientos irregulares, aunque con una magnitud menor que en la de Poniente.

Los hechos descritos, como la ausencia de la disponibilidad de la oferta reglada en suelo urbano y urbanizable, la nula actuación en la regeneración del suelo no urbanizable, y, la extensión generalizada del proceso en la Vega de Poniente y también de Levante, no permiten valorar satisfactoriamente la efectividad obtenida de la estrategia del PGOU de 1986. A la vista de estos resultados, y tras el esfuerzo de planificación general y de desarrollo realizado durante la gestión del plan de 1986, vuelve a constatarse el segundo acto del divorcio entre instituciones municipales y sociedad cordobesa, y al mismo tiempo, la buena y reforzada salud de la alianza perversa entre parceladores y parcelistas. El resultado no es otro que una considerable ampliación de la hipoteca urbanística de la ciudad, que, habiendo deteriorado los recursos ambientales en la Sierra, en su primera etapa de formación suburbana municipal, ahora devaluaba de forma notable e irreversible, la estructura rural productiva más importante del municipio, la Vega

del Guadalquivir, especialmente, donde esta tenía mejores perspectivas productivas, en la zona de Poniente.

El periodo posterior a 2001: el Plan General de Ordenación Urbana de 2001

Este es el panorama al que se enfrenta la revisión del plan general de 1986, y que culmina con la aprobación definitiva en 2001 del Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba, el actualmente vigente.

Este plan, en primer lugar, mediante el estudio del fenómeno suburbano realizado en su fase de información[18], constata el importante incremento de las parcelaciones en suelo no urbanizable tal y como se ha referido anteriormente[19]. Y se enfrentó al dilema de qué estrategia adoptar ante tan contumaz realidad, puesto que la habilitada por el plan anterior, de regularización y reconducción no había dado los frutos esperados.

El sector urbanístico municipal, con su Gerencia de Urbanismo al frente, se encontraba defraudado por la situación. Cosa natural y comprensible. Y eso cabe apreciarlo en razón de su respuesta al problema suburbano en el plan de 2001, la cual, reprodujo sin matices, la estrategia del plan anterior, aunque sin operar ninguna rectificación motivada por la magnitud de la evolución creciente constatada. De este modo, el plan aprobado provisionalmente por la corporación municipal y enviado al órgano autonómico para su aprobación definitiva, mantuvo las propuestas de suelo urbano y urbanizable anteriores, e incluyo todos los nuevos ámbitos parcelados en la Vega de Poniente en suelos no urbanizables para su reconducción edificatoria.

Respuesta desconcertante, ante una situación que no lo era menos. Debemos considerar, en favor de las dudas de la Gerencia de Urbanismo, que tenían su razón de ser. La magnitud de la extensión de las nuevas parcelaciones, su generalidad en un amplio territorio, la dis-

[18] Estudio realizado por el geógrafo D. José Ortiz Aumente, como miembro del equipo redactor del PGOU 01.

[19] Para conocer los documentos y planos de este plan puede consultarse el siguiente enlace de la Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba:
http://www.gmucordoba.es/urbanismo/plan-general-de-ordenacion-urbanistica-pgou

continuidad, fragmentación, y desorganización general de los tejidos resultantes, y su baja densidad, eran tan desapacibles a la vista de cualquier planificador, que toda aproximación a su reorganización urbanística quebraba y arremetía naturalmente contra todas las certezas del universo conocido, arrojando las posibles propuestas contra alguno de los arrecifes propios de la irracionalidad. Como García y Bellido anunció infructuosamente, ya en 1986, "estamos ante otro modo de construir…otras ciudades"[20]. Y la Gerencia, y los redactores del plan con ellos, no se atrevieron, o no fueron conformes, con intentar una nueva estrategia, asumiendo de antemano, que para acabar fracasando, con el modo conocido era suficiente.

Como podemos apreciar volvió a reproducirse el mismo dilema acaecido en el proceso de formación del plan de 1986, aunque en esta ocasión, en lugar de resolverlo el Pleno Municipal, como hubiese correspondido, lo tuvo que exigir la Junta de Andalucía, tanto desde el informe de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Córdoba, como por la resolución de la propia Consejera de Obras Públicas y Transportes, que aprobó definitivamente el plan.

La controversia suscitada no era general, sino centrada en la evolución suburbana acontecida en la Vega especialmente. Debe considerarse que el proceso de la Vega era radicalmente distinto al de la Sierra, al menos en una cuestión sustancial: la búsqueda de la vivienda en este caso, no estaba vinculada claramente al uso de ocio ocasional como ocurre principalmente en la Sierra, sino que es una vivienda con vocación de acoger a sus moradores de forma permanente. Y justo este era el núcleo del problema, pues, la residencia permanente exige el acceso a la "ciudad" como premisa irrenunciable: a los servicios urbanísticos, a las dotaciones urbanas, y las actividades productivas ¿Cómo conseguir esto, con un tejido urbano de baja densidad, desorganizado, y desestructurado respecto a los centros urbanos existentes, y confiando el proceso de regularización a unos beneficiarios que, de entrada, se declaraban apáticos e insolventes? La cuestión de cómo integrar estos tejidos en la ciudad, constituía el núcleo del asunto a resolver por el plan del 2001; y al mismo tiempo, el epicentro de las controversias entre las tesis defendidas por el municipio, y por la Junta de Andalucía.

[20] GARCÍA-BELLIDO (1986), pp. 9-10.

No cabe duda de que las tesis municipales eran razonables cuando exponían que no se puede "hacer ciudad" con esos mimbres, pues se trata de una ciudad cara en su disposición infraestructural, y en su mantenimiento ordinario, completamente dependiente de la ciudad consolidada en cuanto a equipamientos y servicios urbanos, y del desplazamiento a ellos en medios motorizados privados, pues, la baja densidad interna de los ámbitos afectados, deja fuera de los umbrales de viabilidad mínima a la disposición efectiva de nuevos servicios en el área. Y una propuesta de densificación para adquirir esos umbrales de viabilidad supone una decisión "implícita" de generar una "nueva ciudad" en ese "lugar de la nada urbana". Algo completamente irracional y fuera de sentido, que desequilibraría la centralidad histórica de la ciudad de Córdoba.

De acuerdo; aunque el planteamiento municipal, pasa por nimio algo, que era sustancial e irrefutable: no se estaba debatiendo si lo anterior había que habilitarlo, o no, en un marco de hipotética evolución de la ciudad, sino que lo esencial e irremediable de esa situación, que era la presencia material de la edificación residencial, ya se había producido. No se trataba de tomar una decisión sobre si se aceptaba, o no, una u otra posibilidad como alternativa, pues esa decisión ya había sido tomada y ejecutada por la alianza de parceladores y parcelistas; en consecuencia, no se estaba valorando la conveniencia de tomar la decisión de transformar urbanísticamente esos espacios, pues esto ya había ocurrido, sino de cómo continuar esa evolución parcial e imperfecta hacia el futuro, claro está, dando por hecho, que las viviendas continuarían en su lugar, pues nunca nadie había planteado de una forma seria y rigurosa, y, por tanto, factible, su erradicación (si es que eso fuese posible).

La alternativa municipal elegida era la negación de la regularización mediante suelos urbanizables. Por ello, se propuso acogerse a los planes especiales en suelo no urbanizable, justo, lo que había demostrado una eficacia nula durante la gestión del plan de 1986, si bien, con la dificultad añadida, de aplicarlo en esta ocasión, al espacio suburbano más intenso, dinámico, y exigente, en la reivindicación de servicios y dotaciones urbanas[21]. Tampoco una decisión de ese calado

[21] Como han demostrado las iniciativas legislativas tramitadas ante el Parlamento de Andalucía, e impulsadas desde el Ayuntamiento de Córdoba, que culminan con la

cabe inscribirla en el reino de la racionalidad. Porque además de no haber sido avalada por los resultados previos, llevaba implícito conseguir otro éxito, negado igualmente por los hechos, como es, el fracaso absoluto de la disciplina urbanística necesaria para llevar a la realidad los planteamientos regeneradores pretendidos por esa estrategia. Ambas cuestiones no inspiran la suficiente confianza y adecuación a la propuesta municipal. Por ello, esta decisión municipal fue cuestionada en la fase de aprobación definitiva por la Junta de Andalucía.

La Junta defendía la tesis de establecer esos suelos como urbanizables. En primer lugar, por haber considerado que ese fenómeno suburbano, no tenía la misma intencionalidad que el ya conocido de la segunda residencia en la Sierra. Y, por tanto, que la presión de los parcelistas por la obtención de servicios de urbanización de los que carecían, sería constante y creciente, siendo esta clase de suelo, la del urbanizable, la única plataforma legalmente posible para acceder a ellos. Pero hay que reconocer, que la solución no radicaba en encontrar esto, que era obvio, sino en conferirle los atributos necesarios a ese suelo para encauzar correctamente la evolución e integración urbana de esos procesos residenciales ilegales. Y aquí volvemos al problema de fondo, ¿cuál es el modelo urbanístico necesario para producir la superación de la ilegalidad, y producir la integración de estos tejidos en el modelo de la ciudad de Córdoba? Esta era de nuevo una cuestión que no tenía respuesta positiva y concreta, pues era, tal y como sigue siendo, una cuestión desconocida y controvertida para todos, como ya hemos apuntado.

Aunque sí había algunas respuestas que servían de orientación. Como la de realizarlo produciendo el menor daño posible, y ello obligaba a cuidar especialmente la generación de agravios entre ciudadanos. De ahí, que se eligiera el suelo urbanizable frente al urbano, pues el primero no reducía las obligaciones urbanizadoras y dotacionales aplicables a los ámbitos. De este modo la ilegalidad no comportaba mayores ventajas en su regularización. En segundo lugar, ante la in-

aprobación por unanimidad de las reformas de la LOUA 6/2016, de 1 de agosto, y 2/2018, de 26 de abril. Debe señalarse que durante la vigencia del actual PGOU tampoco se ha aprobado ningún Plan Especial de regularización en suelo no urbanizable.

certidumbre del modelo urbanístico adecuado para dotar a estos lugares, cuestión aún hoy día desconocida y abierta, se optó por el suelo no programado, pues presentaba algunas ventajas adaptadas a esta peculiar situación, como son:

a) No era necesario integrarlo en las áreas de reparto del modelo urbano previsto, pues de lo contrario (como suelo urbanizable programado), la incorporación de las parcelas en las áreas de reparto ya configuradas y ajustadas por el plan (1º, 2ª y 3ª cuatrienio) hubiese provocado una dislocación del aprovechamiento medio de cada cuatrienio; y probablemente como consecuencia de ello, importantes cambios en la atribución de los excesos y defectos en los sectores incluidos en ellas; y todas estas circunstancias, tendrían una incidencia posiblemente negativa en el modelo de gestión de los sistemas generales adscritos a las áreas de reparto del PGOU. De este modo, se intentaba impedir que la integración de las parcelaciones en el suelo urbanizable programado hubiese comportado transferencias de aprovechamiento desde los sectores de la ciudad a las parcelaciones, comportando una situación jurídica y social inasumible a todas luces.
b) Ante la incertidumbre del modelo urbanístico a disponer, era razonable no cerrar en exceso las decisiones sobre estos suelos de tal modo que el Programa de Actuación Urbanística posterior, sobre la base de información de las problemáticas precisas pudiera tomar algunas decisiones sin necesidad de modificar el PGOU. Entre otras cosas estaba en tramitación una nueva legislación urbanística para Andalucía (LOUA), por lo que era prudente no cerrar asuntos que pudiesen ser reconsiderados a la luz de esa nueva norma.
c) La probada actitud dilatoria mostrada por los parcelistas beneficiarios ante las medidas de regularización, hacía razonable no incluir estos suelos sujetos al programa de actuación del plan, para evitar incumplimientos sistemáticos y absurdos.

No obstante, lo anterior, es una propuesta que ha recibido sus críticas, bajo el entendimiento de que utilizar el suelo urbanizable no programado, para reconducir procesos de parcelación ilegal, era una forma de tergiversar la naturaleza de ese tipo de suelo, contemplado en la legislación como una alternativa ante imprevistos de la ciudad, no ante

ilegalidades manifiestas. Esto puede admitirse como cierto, la legislación no contemplaba este suelo para utilizarlo en estos casos, aunque no es menos cierto, que la legislación no contemplaba ningún mecanismo para afrontar estas regularizaciones. A favor de su utilización siempre tendrá que no genera ningún agravio ni perjuicio general, ni vulneración alguna de los principios de actuación urbanística, ni confusión en el régimen del suelo aplicable.

Dicho todo esto, que inscribe la respuesta del Plan General de Ordenación Urbana de 2001 en su contexto de generación, podemos pasar a describirla sintéticamente, pues el modelo de intervención resultante tras la fase de aprobación definitiva fue el siguiente:

a) Mantener la clasificación como suelo urbano para las parcelaciones que fueron reconocidas en esta clase de suelo por el PGOU de 1986. Las que tenían planeamiento de desarrollo aprobado (planes especiales) se reconocieron como Planeamiento Aprobado Modificado (PAM), y, en consecuencia, se les mantuvo su vigencia. Para el resto se prescribieron nuevos planes especiales. Las extensiones de núcleos secundarios de Cerro Muriano, Sª Mª de Trassierra, y Alcolea, y la urbanización de Las Jaras, se reconocen como suelo urbano sin planeamiento de desarrollo. Los restantes ámbitos afectados por esta medida son: El Higuerón Bajo, Santa Clara-La Felipa; Cuevas de Altazar; El Sol; La Valenzoneja; El Cruce (*)[22;] Santo Domingo (*), y Santa Ana de la Albaida.

b) Suelos urbanizables programados a desarrollar con planes parciales en aquellos casos en que los ámbitos parcelados se sitúan en áreas de crecimiento de los núcleos urbanos consolidados. Una parte de ellos, ya fueron clasificados por el PGOU de 1986, como son: Torreblanca, La Colina, Doña Manuela; Norte y Perseverancia (Cerro Muriano). El grupo anterior se completa con los siguientes nuevos suelos urbanizables: El Ángel, Ampliación de Torreblanca, Las Coralitas, la parte consolidada de Alberquilla, Majaneque Este, y Villa Sanjurjo. Como suelos urbanizables con planeamiento aprobado se incluyen Encinares de Alcolea (*), y Los Llanos de Arjona (Sª Mª de Trassierra) (*).

[22] (*) Con planeamiento de desarrollo reconocido como "planeamiento aprobado" mantenido en vigor por el PGOU de 2001.

c) Suelo urbanizable no programado de aquellas parcelaciones que estando cerca de los núcleos existentes, no se encuentran en su zona de crecimiento inmediato: Porrillas, Las Quemadas Altas, Las Quemadas Bajas (Zona Sur y Norte), Las Quemadillas, Campiñuela Sur, Campiñuela Norte, Huerta de San Luis-Casillas, Cortijo del Alcaide, ampliación de Santa Ana de la Albaida, El Castillo, Fontanar de Quintos, La Barquera, la Barquera Norte, Cortijo El Rubio, La Gorgoja, El Alamillo, El Veredón, La Ribera Baja, Montón de la Tierra, Los Girasoles, Carretera de Encinarejo Km. 5, La Rabada o Las Latas, Carretera de Encinarejo km. 4-5, Arroyo del Ochavillo, El Higuerón Oeste y El Higuerón Este y La Gorgoja-El Marroquil. Y de uso industrial El Arenal y Santa Marta.

d) Clasificar como suelo no urbanizable con parcelación, a desarrollar mediante un Plan Especial de Mejora del Medio Rural, cuya finalidad es ajustar su ámbito con mayor precisión, y analizar su problemática concreta, para establecer medidas de regeneración ambiental, y para evitar posibles problemas de salubridad o de riesgo para las personas y las condiciones de edificación más adecuadas. Estas parcelaciones se dividen en dos grupos

- Grupo de parcelaciones SNU-PR, sin condicionamientos sectoriales específicos para el desarrollo de los planes especiales previstos, son las siguientes: El Negrete, El Melgarejo, Casilla del Aire, Las Siete Fincas, La Torrecilla-La Gitana, El Jardinito, Las Solanas del Pilar, Virgen de la Cabeza o Pinar de Torrehoria.
- Grupo de parcelaciones SNU-P con condicionamiento expreso para la aprobación de Planes Especiales de Mejora del Medio Rural, con la misma finalidad que los anteriores, pero condicionada su aprobación a la obtención de un pronunciamiento sectorial favorables sobre los siguientes asuntos:
  - Resolución de afecciones por inundabilidad: La Altea, El Cañuelo Bajo, Pilar o Llanos de la Vega, y La Atalayuela.
  - Resolución de afección al Patrimonio Histórico en el ámbito del BIC de Medina Azahara: Cercado de las Pitas, Córdoba la Vieja, La Gorgoja II y Nueva o Dehesilla del Hornillo.
  - Afectadas por el área de cautela del plan director del Aeropuerto de Córdoba: La Altea.

- Clasificar como suelo no urbanizable de especial protección, las consideradas menos consolidadas o desarrolladas ubicadas en zonas de altos valores ambientales o agrícolas. En estos ámbitos las edificaciones existentes se consideran como edificaciones fuera de ordenación, para las que estarían vedadas las obras de reforma y la obtención de servicios urbanísticos. Estos ámbitos en la zona de la Sierra son los siguientes: la parte no consolidada de Las Siete Fincas, de El Jardinito y de Virgen de la Cabeza o Pinar de Torrehoria, Castro Picón o Barranco del Puerto, El Puerto, El Salado, Alto Paso, Rancho Blanco, San Cristóbal, Las Rocas y Pino Alto, La Caballera Sur, La Caballera Norte, parte no consolidada de La Alberquilla, El Altillo, El Cordobés, El Bañuelo y Finca Los Ballesteros. Y en la zona de la Vega: Los Ciruelos y la parte no consolidada de Majaneque Este.

El PGOU de 2001 introdujo algunas precisiones en el modelo ya instaurado por el PGOU de 1986, aunque lo sustancial radica en el gran paquete de suelo y viviendas que tuvo que introducir en suelo urbanizable no programado, como consecuencia del espectacular incremento de las parcelaciones en la Vega. La tesis implícita en el segundo grupo de párrafos de la Memoria del plan de 1986, citados anteriormente, parece que estaba cargada de acierto. Pues no subestimó la potencia social del fenómeno suburbano latente en el municipio, y supo ver cómo éste, tenía en la apetencia de vivienda aislada un exponente señero. También, acertadamente, supo ver que ese fenómeno no sólo demandaba respuestas suburbanas para la vivienda de ocio, sino que hizo una llamada de atención, sobre la necesidad de conectar ese fenómeno, en cuanto demanda de vivienda aislada, con la ciudad principal y sus núcleos secundarios. Y esto, en suma, es lo que los acontecimientos trajeron apenas quince años más tarde como hemos podido comprobar. Si bien, ante la ausencia de respuesta urbanística de ordenación en el plan de 1986 respecto a esta demanda, pues era un plan de la "contención urbana y de la racionalidad disciplinar", todo ese desarrollo urbanístico latente en la sociedad cordobesa, se manifestó de forma ilegal, mediante la acción perversa de la alianza de parceladores y parcelistas.

Ya expresamos anteriormente que todo este proceso estaba creando una importante hipoteca urbanística para la ciudad a costa de arruinar

dos de sus exponentes territoriales más valiosos y singulares, la Sierra y la Vega del Guadalquivir. Sin embargo, no debemos dejar de apreciar, que además del problema cuantitativo y espacial, este proceso aportó una dificultad añadida a la perspectiva de regeneración territorial y urbana pendiente en el municipio, como es, la incorporación de la vivienda permanente al proceso suburbano ilegal. Esta última característica, ensancha y complejiza el problema de la integración urbana y territorial de las parcelas como ya hemos intentado explicar a lo largo de esta exposición, pues eleva el debate de las soluciones no sólo a cómo integrar esos ámbitos en el modelo urbano-territorial del municipio (parcelaciones de la Sierra), sino también a cómo integrarlas en el propio modelo urbano de la ciudad de Córdoba y de sus núcleos secundarios (parcelaciones de la Vega).

Es de suponer, que, tras este último intento de rescate de los suelos parcelados ilegalmente por el planeamiento municipal, el proceso habría llegado a su cenit. Sin embargo, el Avance para la "Identificación y delimitación de asentamientos en suelo no urbanizable" realizado por la Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba en 2014[23], nos muestra una realidad distinta, y en él, se constata la continuidad de la actividad parcelatoria ilegal, y la dinamicidad constante del fenómeno suburbano, tal y como ya había detectado el MESRA 01-06.

En ese Avance se confirman dos procesos. El primero, da cuenta de una importante extensión de las parcelaciones existentes en la Vega de Poniente registradas por el propio PGOU de 2001. Fundamentalmente debido a que el proceso parcelador no se detuvo durante la redacción de la revisión del plan de 1986, manteniéndose activo hasta su aprobación definitiva en 2001. Este paquete extendido de las parcelaciones del Vega de Poniente, y que quedó excluido de su modelo de las soluciones habilitadas por el plan en 2001, constituye el grueso de una innovación formulada por el Ayuntamiento de Córdoba en 2007. La finalidad de esta era completar los suelos urbanizables del plan de

[23] Este documento se realiza por la Gerencia Municipal de Urbanismo como respuesta a las medidas previstas en el Decreto 2/2012, de 10 de enero, por el que se regula el régimen de las edificaciones y asentamientos existentes en suelo no urbanizable en la Comunidad Autónoma de Andalucía, aprobado por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

2001, debido, como se ha apuntado, a la continua actividad parceladora. Esta situación generó un desfase entre la información urbanística del plan y la realidad municipal. Dicha innovación pretende incluir un millón más de metros cuadrados de suelo a la propuesta inicial del PGOU de 2001. A día de hoy, aún no ha obtenido su aprobación definitiva por parte de la Consejería competente en materia de urbanismo de la Junta de Andalucía.

El segundo proceso evidenciado por el Avance de 2014, es el de la continuidad de la actividad de parcelación ilegal después de la aprobación del PGOU de 2001. De tal suerte, que dicho documento constata la nueva extensión de ámbitos parcelados con una superficie de 131 Ha, identificando 900 edificaciones en su interior, y reconociendo que se organizan formando o induciendo 20 asentamientos urbanísticos, y 6 ámbitos de edificaciones aisladas, sólo para el uso residencial. Como puede apreciarse la actividad ilegal en la que se ha inscrito el fenómeno suburbano en el municipio no ha sido contenida por las distintas medidas urbanísticas dispuestas en los diferentes planes de la ciudad.

En el resto de ámbitos del suelo urbano, y urbanizable, así como los ubicados en el suelo no urbanizable de la Sierra no resulta fácil, salvo análisis especifico, determinar la evolución que han seguido. En general, no ha habido una extensión de los mismos, sin embargo, no disponemos de datos que nos verifiquen la dinámica edificatoria interna. En el contexto analizado, no sería una sorpresa constatar que se ha producido una intensificación en los mismos.

Para valorar justamente la repercusión que las medidas adoptadas por el municipio a través de su planeamiento urbanístico han podido tener sobre el proceso suburbano expuesto, debemos analizar la actividad del planeamiento de desarrollo derivado del PGOU 2001, y los procesos de gestión y ejecución seguidos durante todo este tiempo (ver tabla 2). Como puede apreciarse en el cuadro se ha realizado una notable actividad de planeamiento de desarrollo en suelo urbano y urbanizable, seguida del proceso de gestión, con 19 juntas de compensación constituidas. Sin embargo, los proyectos de reparcelación aprobados definitivamente se reducen inesperadamente, pues éste es el instrumento donde los compromisos urbanísticos relativos a deberes y cargas urbanizadoras del planeamiento pasan a inscribirse en el título de propiedad de cada parcelista. Debemos considerar, además, que no

ha sido aprobado ningún proyecto de urbanización, que es el instrumento técnico donde se concretan las obras de urbanización y se estiman sus costes. Estos datos no dejan lugar a dudas, el proceso de regularización se debilita hasta decaer completamente conforme se acerca a las fases de atribución de cargas de urbanización a los beneficiarios del mismo. O, dicho de otro modo, los parcelistas, beneficiarios de la regularización urbanística, no asumen sus costes. No podemos discernir si esto se debe a una imposibilidad material de los propietarios de asumirlos, o a una operación de picaresca y oportunismo vital que pretende endosar esos costes al presupuesto público (como en ocasiones han conseguido, y cómo desde luego continúa aspirando un importantísimo grupo de ellos).

SB Córdoba	AD	JC	PR	PU
Plan Especial de Reforma Interior	7	4	2	---
Plan Parcial de Ordenación	17	15	1	---
Plan Especial de Mejora del Medio Rural	----	---	---	---

AD: con aprobación definitiva
JC: junta de compensación
PR: proyecto de reparcelación
PU: proyecto de urbanización

Tabla 2: instrumentos de desarrollo, gestión y ejecución del planeamiento aprobados definitivamente en los ámbitos suburbanos.

Fuente de información. GMU Córdoba. Elaboración propia

Sobre esta cuestión sólo pretendemos destacar dos asuntos. El primero, que la actividad municipal se ha producido, y el proceso de regularización ha sido activado mediante el impulso público del planeamiento de desarrollo del PGOU, especialmente en suelo urbanizable. Efectivamente, los planes de sectorización previstos, y un buen número de planes parciales han sido redactados y aprobados definitivamente[24]. Con ello se advierte un cambio sustancial de la institución municipal, a través de su Gerencia de Urbanísimo, liderando el impulso de esta acción. De esta forma se produce una reacción novedosa (pues no se produjo con el plan de 1986); y positiva, coherente con el

[24] Salvo el plan de sectorización PO-3, todos los demás planes de sectorización (cinco), que habilitan la aprobación de planes parciales han sido aprobados en el periodo de 2003 a 2010 por la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Córdoba.

plan definitivamente aprobado en 2001. Por tanto, las instituciones municipales no se han retirado del proceso ni han dejado que este se pudra en la desidia pública, como algunos pueden llegar a pensar. Otra cosa sea, que todo ese esfuerzo haya llegado a buen puerto, pues el final del proceso de regularización, que pretende urbanizar a costa de sus beneficiarios, y legalizar la edificación existente, no se ha producido; aún.

La iniciativa de modificación a la que hemos aludido anteriormente es otra prueba del interés municipal en la cuestión. Y finalmente, aunque los resultados no son los esperados, también ha habido acciones disciplinarias, tanto sancionadoras como para impedir la proliferación de la consolidación material de la parcelación. Los casos más evidentes son el Rosal del Rubio en la Vega de Poniente, y el Montón de la Sierra en la Vega de Levante. Ambas parcelaciones post PGOU de 2001, han sido paralizadas por la acción disciplinaria de la Gerencia de Urbanísimo, y que, a pesar de que el Avance de 2014 las recoge como asentamientos urbanísticos, no han llegado a consolidarse como tales. Ciertamente es una acción insuficiente en relación a la magnitud del proceso descrito, pero si marca un claro cambio en la actitud del municipio frente al modo ilegal de ocupar el territorio, y alterar indebidamente su estructura urbana y territorial.

Luego, ¿qué es lo que ha fallado? La respuesta no es sencilla, si bien los datos muestran una línea clara de responsabilizar a los propios parcelistas beneficiarios del proceso de regularización como uno de los factores claves en el fracaso o retraso preocupante de la efectividad del proceso de regularización. Probablemente un análisis más cercano de esta realidad, mostraría que el "universo social de los parcelistas" no es homogéneo. Y cómo en él, se inscribe un importante número de ciudadanos que han deseado avenirse positivamente al proceso, y asumir sus costes económicos; sin embargo, parece, o que han sido minoría, o que han acabado desanimándose y desplazados, bien por los opositores manifiestos, que siempre han existido, o por las innumerables dificultades que debe superar el proceso de regularización[25], o por el efecto combinado de ambos factores adversos.

[25] Cómo ya se ha apuntado anteriormente, la vigente legislación urbanística no reconoce el fenómeno suburbano, y no cuenta ni con instrumentos específicos para la

2.- EL MODELO SUBURBANO DE CÓRDOBA

Tras recorrer de modo sintético el proceso de formación del espacio suburbano cordobés pasaremos a establecer una diferenciación del municipio según algunas condiciones básicas de uso y estructura organizativa.

La modalidad de uso de la vivienda es un factor de primer orden a la hora de tipificar la significación del fenómeno suburbano, junto con la densidad de implantación, es decir, la relación entre la superficie de la parcela y la edificación existente; y el tamaño de las nucleaciones formadas (estructuras, agrupaciones, asentamientos, o núcleos)[26]. Estas características internas, más la consideración de las condiciones de relación y distancia tanto con la ciudad de Córdoba, como con sus núcleos secundarios, nos van a permitir establecer tres zonas diferenciadas, y comenzar a valorar algunas de las condiciones existentes para su integración urbanística.

De esta forma, en el municipio de Córdoba se distinguen tres zonas: la Sierra, la Vega de Poniente, y la Vega de Levante. Las parcelaciones excluidas de estos ámbitos son sólo dos. Una de uso industrial denominada el Cañuelo Bajo, situada en la margen izquierda del rio Guadalquivir. Y la Atalayuela, de uso residencial, en la Vega del Gua-

ordenación adecuada de estos nuevos espacios de la ciudad, ni para gestionar su desarrollo. Luego el recorrido está plagado de dificultades e inadaptaciones, que colaboran en la constante paralización de los procesos, lo que provoca el desánimo público y privado de sus impulsores. En esto, se da una importante oportunidad a los opositores, paralizando el proceso con la finalidad de reconducir los intentos de regularización hacia su fracaso, y evitar de este modo, la materialización de la urbanización a costa de los parcelistas, que es su objetivo último.

[26] El análisis suburbano se puede abordar en tres niveles. El análisis del primer nivel, basado en la densidad global, permite distinguir tanto la estructura general de las áreas de difusión como su estructura interna de densidades; el segundo nivel, es el análisis dinámico de las estructuras detectadas en el primer nivel, está basado en la evolución de la densidad neta a lo largo de distintos periodos de tiempo; y el tercer nivel es el los inventarios de la estructura interna de cada nucleación. Como referencias metodológicas del primer nivel puede consultarse CUENCA, 2016. Para los niveles dos y tres, puede consultarse OFICINA DEL TERRITORIO DE MEDINA AZAHARA, 2010. Mientras no haya datos fehacientes y metodológicamente adecuados las aproximaciones al problema suburbano seguirán siendo tentativas.

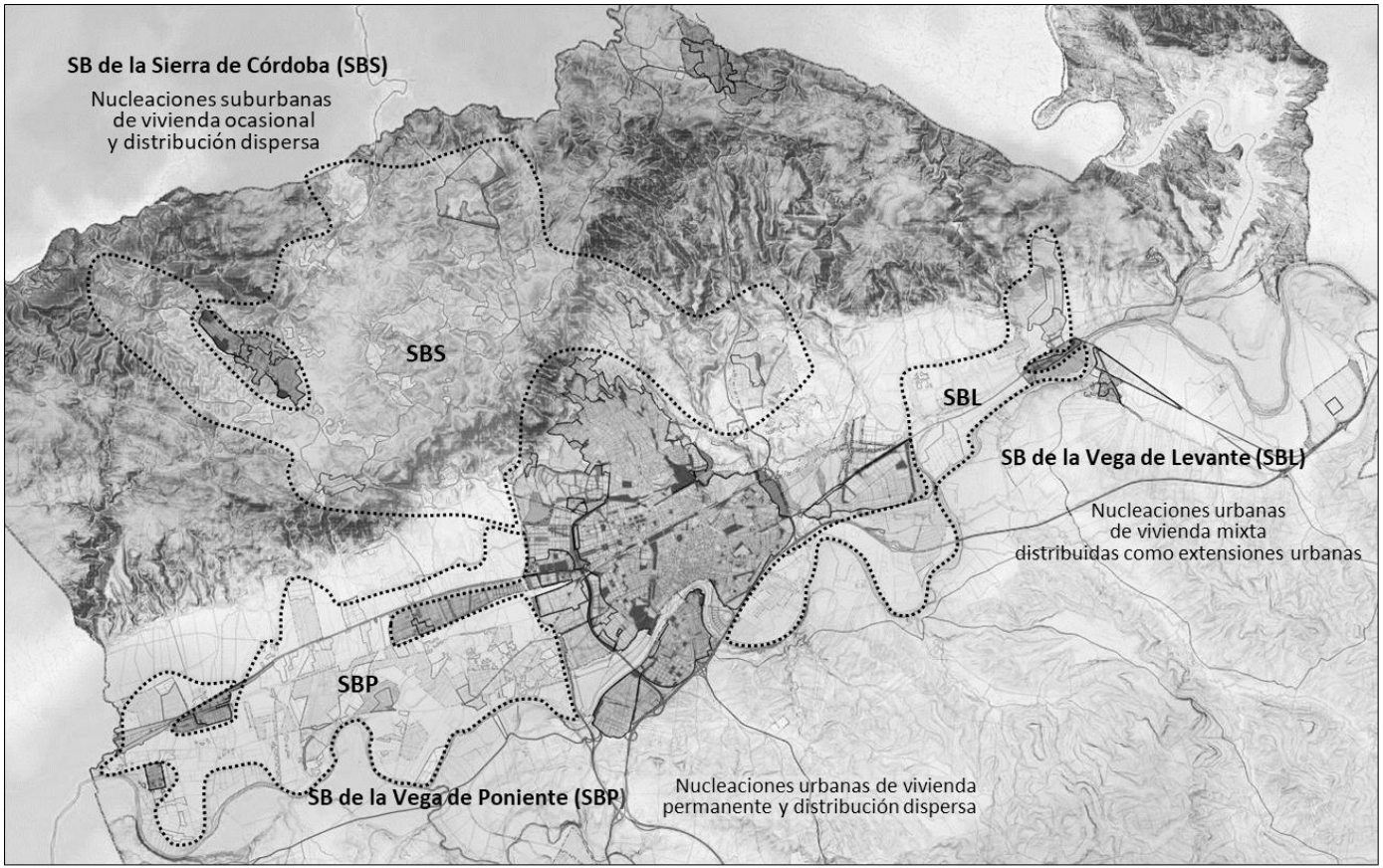


Fig /7: **Municipio de Córdoba. Las zonas del espacio suburbano (SB)**

Fuente de información: GMU de Córdoba. Elaboración propia

3 0 3 km

dajoz, junto a la estación de Torres Cabrera. Ambas de escasa significación en el contexto municipal (ver fig. 7).

La Sierra de Córdoba

El espacio suburbano de la Sierra se genera durante el periodo de vigencia del Plan General de 1958 (ver fig. 8). Posteriormente en su evolución se constatan preferentemente procesos de intensificación, siendo minoritarios los de ampliación[27].

Por otra parte, sus nucleaciones, debido al uso forestal, y, a la pendiente y dureza del terreno, son de dominante diseminada (0,2 y 2 edif/ha) o cuando alcanzan mayor concentración espacial, de dominante suburbana (2-6 edif/ha); y rara vez, alcanzan concentraciones de dominante urbana (mas 6 edif/Ha). El tamaño o rango nuclear de estas, no supera las 250 edificaciones en formaciones de densidad continuas, lo que nos permite identificarlas como "estructuras" (entre 50-100 edificaciones) o "agrupaciones" de edificación (entre 100-250 edificaciones). Representan los tipos más bajos del sistema nuclear.

El carácter mayoritario de las viviendas implantadas en esta área, es el de residencia ocasional, tal y como fue desde su origen. El uso residencial vinculado al disfrute del tiempo de ocio debemos entenderlo en consonancia con los valores ambientales del lugar, sobre todo como espacio de uso predominantemente forestal. Ello da un importante grado de naturalidad y un paisaje de alta calidad, con ostensibles ventajas climáticas en cuanto a la reducción relativa de la temperatura, y una mayor recepción de precipitaciones comparándolas con las del valle. En general, ofrece sin duda el mejor y más atractivo espacio municipal para el desarrollo de este tipo de uso ocasional vinculado al ocio. En el polo opuesto a sus ventajas, debe valorarse el elevado riesgo de incendio forestal a que está sometido este ámbito, agravado sin duda, por las deficientes vías de comunicación que lo relacionan con la ciudad de Córdoba.

[27] El proceso de "intensificación" comporta más edificaciones en el mismo espacio parcelado, con incremento de la densidad del ámbito. La "ampliación" más extensión de la parcelación como ámbito, y densidades menores o iguales a las previas.

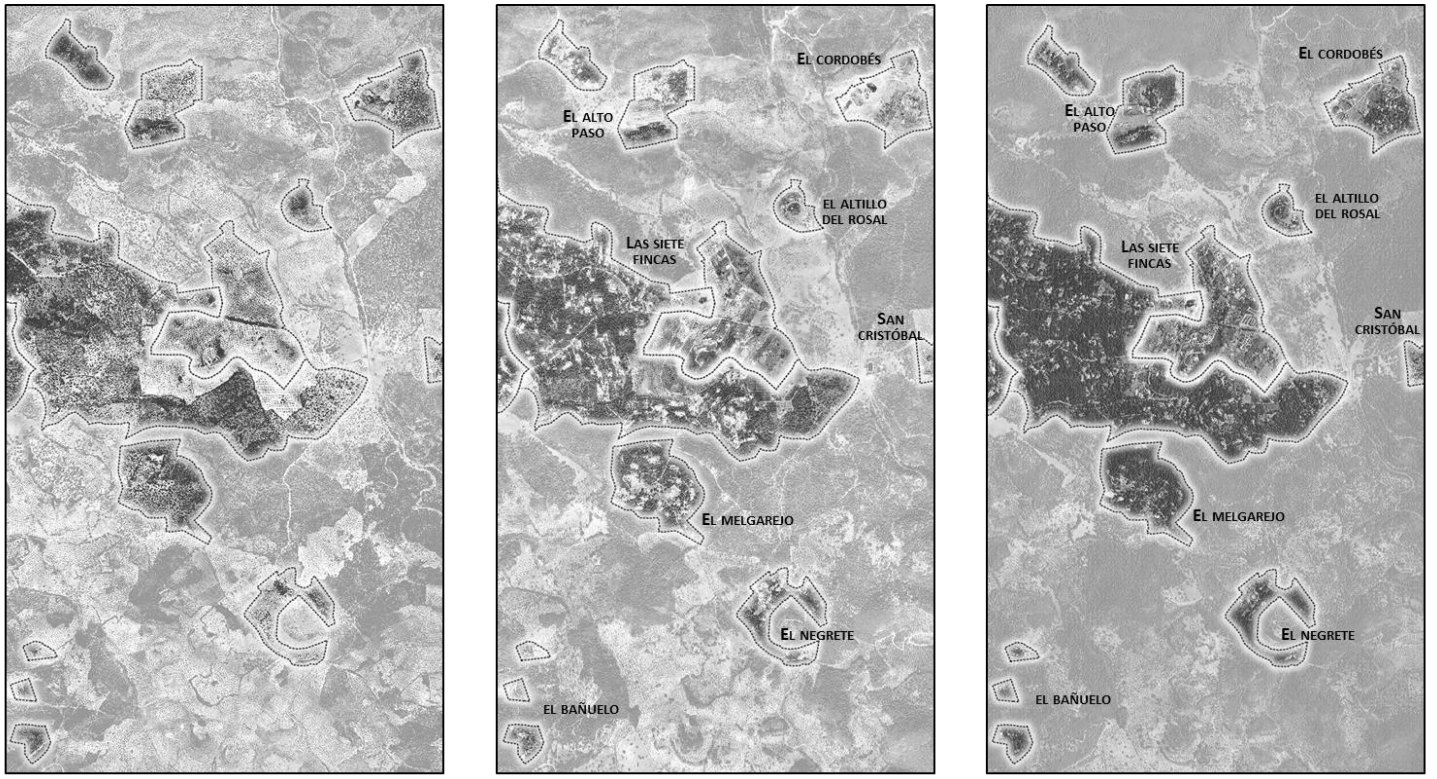


Fig 8/: **El proceso suburbano en la Sierra de Córdoba.**

Fuente de información: IDEA Andalucía. GMU Córdoba.
Elaboración propia

Estas mismas características fundamentan su escasa aptitud para desarrollar el uso residencial permanente, tan es así, que como hemos podido constatar, hasta el inicio del proceso suburbano municipal, en el último tercio del siglo XX, el poblamiento no se había asentado más allá de la modalidad del poblamiento disperso de carácter rural. Esto explica igualmente, como el espacio suburbano generado presenta palpables dificultades de obtención de servicios urbanos apoyadas en la estructura urbana de los núcleos secundarios del municipio; sobre todo debido a que en la Sierra realmente sólo ha existido un núcleo de población, Cerro Muriano, y éste, por su localización, queda completamente al margen del fenómeno suburbano descrito, salvo en lo que acoge como extensiones urbanas propias.

La debilidad en cuanto a tamaño de las nucleaciones suburbanas, su baja densidad, la ausencia de verdaderos referentes urbanos en sus inmediaciones; las difíciles condiciones de accesibilidad para establecer relaciones fluidas con la ciudad de Córdoba, y el riesgo de incendios, son todos ellos factores que explican tanto históricamente, como en la proyección hacia el futuro, las escasas condiciones de la Sierra de Córdoba, para el desarrollo de usos residenciales permanentes, sobre todo, para hogares involucrados en aquellas etapas vitales en las que se mantienen relaciones de fuerte dependencia respecto al lugar de trabajo y a los ciclos de formación y asistencia a servicios públicos. De ahí la natural vocación de residencia ocasional de La Sierra, carácter que debe ser su referente máximo de integración en el modelo urbanístico de la ciudad de Córdoba. No obstante, las perspectivas de evolución reciente dan muestras de dos procesos urbanos de notable significación urbanística para el modelo urbano local.

El primero producido por la actuación urbanística reglada desde los planes generales de la ciudad, especialmente el del 1986, se refiere a la clasificación de algunos de sus nucleaciones suburbanas, como suelos urbanos o urbanizables. Como hemos visto anteriormente, la mayoría de los suelos urbanos y urbanizables reconocidos en el planeamiento general no han culminado sus procesos de gestión y ejecución de la urbanización, salvo en Las Jaras y algunas actuaciones en Santa María de Trassierra. Sería natural que esta situación contribuyera a generar una cierta estructura nuclear en el sector menos poblado del municipio. Si bien, no podemos olvidar, que, el status urbanístico de suelo urbano, no va a poder remediar las desfavorables características

ambitos parcelados

Extensiones de Córdoba	PGOU 58	PGOU 86	PGOU 01	Avance SNU 2014
SU	-----	-----	1	-----
SUS	-----	-----	-----	-----
SUNS	-----	-----	10	-----
Total	**0**	**0**	**11**	**0**
Extensiones de núcleo secundario				
SU	-----	3	8	-----
SUS	-----	3	12	-----
SUNS	-----	-----	6	-----
Total	**0**	**6**	**26**	**0**
Nuevo asentamiento urbanistico				
SU	-----	5	6	-----
SUS	-----	3	7	-----
SUNS	-----	1	13	-----
Total	**0**	**9**	**26**	**0**
Habita Rural Diseminado				
SNU HDR	-----	-----	5	5
No reconducibles				
SNU con parcelación	-----	7	9	9
SNU con parcelación condicionado	-----	6	8	8
SNU CNR	-----	-----	-----	-----
SNU EP	-----	-----	19	63
Total	**0**	**13**	**36**	**80**

Tabla 3: evolución de los ámbitos suburbanos en Córdoba.
Fuente de información. GMU Córdoba. Elaboración propia

estructurales que antes han sido señaladas para el desarrollo del uso residencial permanente, ni producir el desarrollo de una estructura urbana eficiente, equilibrada, e integrada en el modelo urbano y territorial de la ciudad de Córdoba. Como prueba de ello, ya tenemos el ejemplo de Las Jaras, que habiendo culminado su proceso de urbanización hace ya algunos años, no consigue consolidarse como un núcleo urbano desde el punto de vista funcional (actividades productivas y de servicio). De este modo, debemos admitir que el proceso de urbanización permite controlar los impactos de la implantación del uso urbanístico suburbano, pero no genera "ciudad" por sí mismo. Es un aviso de que las condiciones de la "ciudad" no pueden improvisarse, ni obtenerse en cualquier lugar. Resulta clave entender que estas propuestas en nuestra opinión, no han pretendido en ningún momento "generar ciudad", sino corregir mediante las técnicas de urbanización

previstas en la legislación urbanística, los impactos de implantación producidos por el fenómeno suburbano en un lugar valioso desde una perspectiva territorial.

Creemos oportuno remarcar que esta perspectiva es la adecuada para tratar la integración del fenómeno suburbano en la Sierra, la cual, puede tener más elementos de referencia y conquistas pendientes con el medio rural y natural circundante, que con el urbano. La perspectiva de corregir los impactos mediante los instrumentos urbanísticos debe inscribirse en la dimensión restauradora e integradora. Si en el pasado esto sólo era posible conseguirlo utilizando el estatus del suelo urbano y urbanizable son cuestiones que no deben confundirnos: estos ámbitos son suburbanos, y así deben de seguir, en un proceso de integración urbanística. Esperemos que la legislación urbanística sea capaz de dar el necesario salto a introducir el "suelo suburbano" entre sus instrumentos, y permita actuar coherente y adecuadamente sobre estos espacios de transición sin forzar su condición urbana para producirlo[28].

El segundo proceso relevante, que puede tener relación con lo anterior, sin dejar de marcar una pauta aparentemente contradictoria con todo lo expuesto, es la creciente mutación funcional del uso residencial ocasional de origen, por un nuevo uso residencial permanente. El Padrón Municipal de habitantes da muestras de la creciente ganancia de población de los núcleos de la Sierra (ver Tabla 4). Resulta obvio, que, a pesar de las características adversas, existen, y existirán en el futuro, los ciudadanos dispuestos a residir en estos lugares, pues como hemos visto, también atesoran algunos factores positivos para el hábitat. El control del uso residencial, sea permanente, ocasional o temporal, es muy difícil de conseguir, más aún desde los instrumentos urbanísticos[29].

[28] Como hemos podido apreciar en la tramitación de los proyectos legislativos impulsados por la Junta de Andalucía para revisar el marco legislativo vigente (LOUA), esto no se ha considerado, pues tanto la LUSA (2017), del gobierno progresista, como la LISTA (2020), del gobierno conservador, no contienen esta nueva clase de suelo.

[29] Para realizar una "mutación funcional" de residencia ocasional, o de ocio, a una residencia permanente, sólo hay que tomar la decisión de trasladarnos a ella con ese carácter. En principio este acto es muy difícil de impedir, sea en un status legal o ilegal. Ahora bien, una vez nos hallamos instalado en nuestro nuevo hogar, habrá

	Total habitantes				Diferencia total	
Ámbito municipal	**2001**	**2006**	**2011**	**2016**	**2001-2016**	**2011-2016**
Núcleo principal	293.821	297.405	297.777	294.326	505	-3.451
Núcleos secundarios	8.431	9.253	9.975	9.875	1.444	-100
SB Sierra de Córdoba	795	1.257	2.790	3.639	2.844	849
SB Vega de Levante	1.801	2.903	3.833	4.206	2.405	373
Sb de Poniente	2.268	3.325	4.409	4.590	2.322	181
Diseminado	3.908	5.751	6.800	6.928	3.020	128
	311.024	**319.894**	**325.584**	**323.564**	**12.540**	**-2.020**

	Total habitantes				Diferencia total	
Ámbito municipal	**2001**	**2006**	**2011**	**2016**	**2001-2016**	**2011-2016**
Núcleo principal	94,47	92,97	91,46	90,96	0,01	-0,23
Núcleos secundarios	2,71	2,89	3,06	3,05	1,14	-0,20
SB Sierra de Córdoba	0,26	0,39	0,86	1,12	23,85	6,09
SB Vega de Levante	0,58	0,91	1,18	1,30	8,90	1,95
Sb de Poniente	0,73	1,04	1,35	1,42	6,83	0,82
Diseminado	1,26	1,80	2,09	2,14	5,15	0,38
	100,00	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**0,27**	**-0,12**

Tabla 4: evolución de la población en el municipio de Córdoba.
Fuente de información. IECA. Nomenclátor de Entidades y Núcleos de Población. Elaboración propia

Esta tendencia no es incoherente para aquellos ciudadanos, que libremente, anhelan un lugar para vivir más cercano a la naturaleza, o que se encuentran en un momento de su ciclo vital y familiar, en el que ya no es estructural el vínculo diario con el lugar de trabajo o servicio. Para estos grupos sociales, la posibilidad de optar por localizar su residencia en estas parcelaciones puede resultar difícil de impedir. Sin embargo, la administración urbanística debe tener en consideración que no debe fomentar esta tendencia con carácter general, al menos siempre que persistan los factores negativos respecto a los riesgos naturales, la baja accesibilidad del sistema de comunicaciones, y la debilidad nuclear mantenga necesariamente la dependencia de estos ámbitos con la ciudad de Córdoba para la obtención de empleo y servicios.

cambiado radicalmente nuestra valoración sobre el entorno, y exigiremos servicios y funciones propias de la ciudad que no tenemos. El proceso de generar ciudad puede no ser posible en el nuevo lugar, o, ser muy costoso de producir y mantener. Por ello, este proceso de mutación funcional, difícil de contener, es el más preocupante de toda la evolución del fenómeno suburbano, y el que merece una especial vigilancia, para evitar caer en "situaciones sin salida" tanto social como institucionalmente.

En este último factor reside otra de las características del espacio suburbano serrano, es decir, la ausencia de verdaderos referentes urbanos que sirvan de anclaje para la integración urbanísticas de los ámbitos parcelados. Sea por su inadecuada accesibilidad y la ausencia de centralidad, como es el caso de Cerro Muriano, o por carecer además de lo anterior, de un potencial de servicios urbanos suficiente, como es el caso de Santa María de Trassierra, o Las Jaras, lo cierto es que la Sierra carece de referentes urbanos propios. Por ello, las relaciones urbanas sólo pueden ser concebidas con Córdoba. Esta es una razón añadida para entender que la perspectiva de la integración de las parcelaciones en el modelo urbano local, es mantener su carácter suburbano vinculado a un uso residencial ocasional, y controlar e impedir, pacíficamente, que se adquieran condiciones para favorecer la mutación funcional de este uso residencial en permanente.

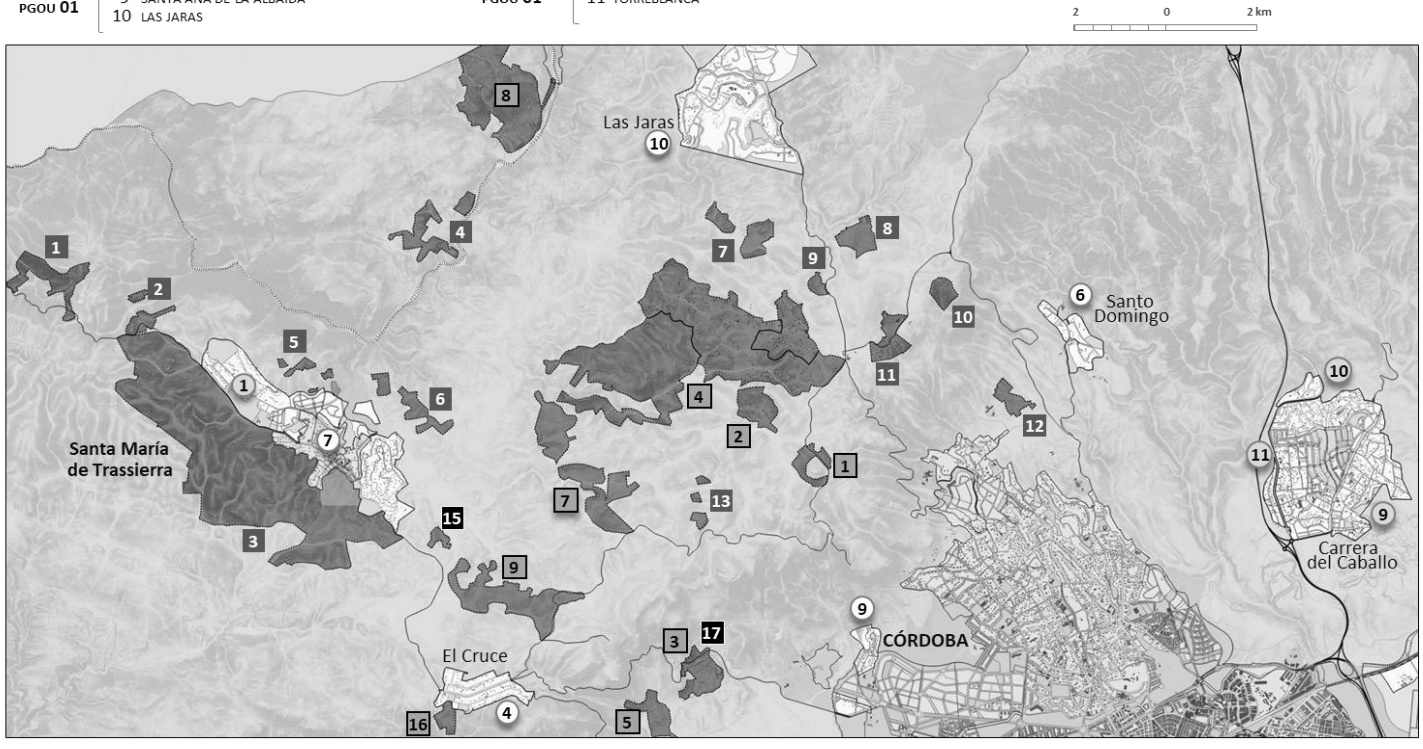
El espacio suburbano de la Sierra de Córdoba resultante de todo el proceso descrito puede observarse en la fig. 9.

La Vega de Levante

En este área de la ciudad debemos considerar la notable influencia de la estructura del terreno, especialmente en lo referente a la morfología lobular de la unidad física de la Vega. Este hecho natural restringe y limita la disponibilidad del suelo llano en extensión tan apetecible para la débil y apresurada transformación suburbana practicada en Córdoba. La ciudad, y el vado del Guadalquivir, que fija su localización, marcan el punto a partir del cual, la Vega, pasa de una configuración discontinua, de lóbulos en conjunción con el curso meandriforme del río, y el avance hacia el norte de las unidades geomorfológicas de la campiña, a una conformación extensa y continua. Superada la ciudad siguiendo el curso del rio, es cuando la Vega se ensancha y adquiere la forma de una unida morfológica continua, es la Vega de Poniente, como luego veremos. Esta distinción de la configuración física de la Vega del Guadalquivir, ha condicionado las aptitudes del lugar para el desarrollo urbano, y ha indicado tanto la escasa extensión de la ciudad, como en el caso de Rabanales-Quemadas, o la puntual localización de Alcolea como núcleo secundario de la estructura urbana municipal. Ambas colonizaciones se ubican en el terreno dominante sobre los lóbulos existentes en la Vega de Levante, siguiendo las si-

Fig / 9: **El fenómeno suburbano en la Sierra de Córdoba**

Fuente de información: GMU Córdoba. Elaboración propia



SUELO URBANO PGOU 01
- 4 EL CRUCE
- 6 SANTO DOMINGO
- 7 NCL DE TRASSIERRA
- 9 SANTA ANA DE LA ALBAIDA
- 10 LAS JARAS

SUELO URBANIZABLE PGOU 01
- 1 LLANOS DE ARJONA
- 9 LA COLINA
- 10 DOÑA MANUELA
- 11 TORREBLANCA

SUELO NO URBANIZABLE CARÁCTER NATURAL O RURAL PGOU 01
- 1 EL NEGRETE
- 2 EL MELGAREJO
- 3 CASILLA DEL AIRE
- 4 SIETE FINCAS
- 5 TORRECILLA-LA GITANA
- 7 EL JARDINITO
- 8 LAS SOLANAS DEL PILAR
- 9 VIRGEN DE LA CABEZA
- 16 DEHESILLA DEL HORNILLO

SUELO NO URBANIZABLE ESPECIAL PROTECCIÓN PGOU 01
- 1 CASTRO PICÓN
- 2 EL PUERTO
- 3 EL SALADO
- 4 CABALLERA NORTE
- 5 CABALLERA SUR
- 6 LAS ALBERQUILLAS
- 7 ALTO PASO
- 8 EL CORDOBÉS
- 9 EL ALTILLO DEL ROSAL
- 10 RANCHO BLANCO
- 11 SAN CRISTÓBAL
- 12 LOS BALLESTEROS
- 13 EL BAÑUELO

SUELO NO URBANIZABLE ESPECIAL PROTECCIÓN AVANCE 2014
- 15 VILLA PURA
- 17 CASILLA DEL AIRE (NUEVO)

nuosas curvaturas del cauce del río. El último lóbulo de esta unidad municipal es el ubicado en la zona del Arenal, en el flanco sur de la ciudad de Córdoba.

Creemos necesario señalar un segundo factor en el desarrollo urbanístico de esta parte del municipio, y hace referencia a la barrera de infraestructuras constituida por la confluencia de los corredores de rango territorial de la cartera N-IV Madrid-Cádiz, el ferrocarril convencional, el AVE, y cerrando al norte de todos ellos, el canal de los riegos del Guadalmellato. Su efecto de barrera al desarrollo urbanístico ha venido a reforzar las opciones antes señaladas de la Vega, marcando el límite norte de los lóbulos veganos. Si bien su efecto no ha sido absoluto, pues en algunas ocasiones, no ha sido suficiente para impedir la implantación de unidades suburbanas (Montón de la Tierra, y de la Sierra), y su efecto de barrera se ha diluido cuando ha confluido con la localización urbana (Alcolea), o con la presencia de servicios públicos y sus comunicaciones (hospital psiquiátrico de la Diputación Provincial de Córdoba), como evidencia el desarrollo suburbano al norte de Alcolea.

Resulta necesaria esta explicación previa para entender el desarrollo y disposición de las unidades suburbanas existentes en esta parte del municipio. En general el fenómeno suburbano, aquí, se ha implantado, a diferencia de lo visto en la Sierra, como una extensión de las localizaciones urbanas principales, especialmente vinculadas al centro productivo de Las Quemadas, y al núcleo urbano de Alcolea. Los ámbitos que quedan al margen de esta pauta son escasamente relevantes, como antes se ha señalado.

De esta forma podemos comprender la estructura agrupada y consecutiva de las unidades suburbanas existentes, su destino mixto en cuanto a la utilización de la vivienda, pues ésta, si bien tuvo un origen de residencia ocasional, presenta condiciones aceptables para mutarla fácilmente a residencia permanente, siendo un proceso sin duda activo desde hace años. Y esto es así debido a las buenas comunicaciones de estos ámbitos con la estructura urbana municipal, tanto de las áreas de servicios de Córdoba y Alcolea, como del centro productivo de Quemadas, y la proximidad a todos ellos.

Su génesis participa de los tres periodos analizados. En el primer periodo del plan de 1958, se implantan las unidades vinculadas al espacio

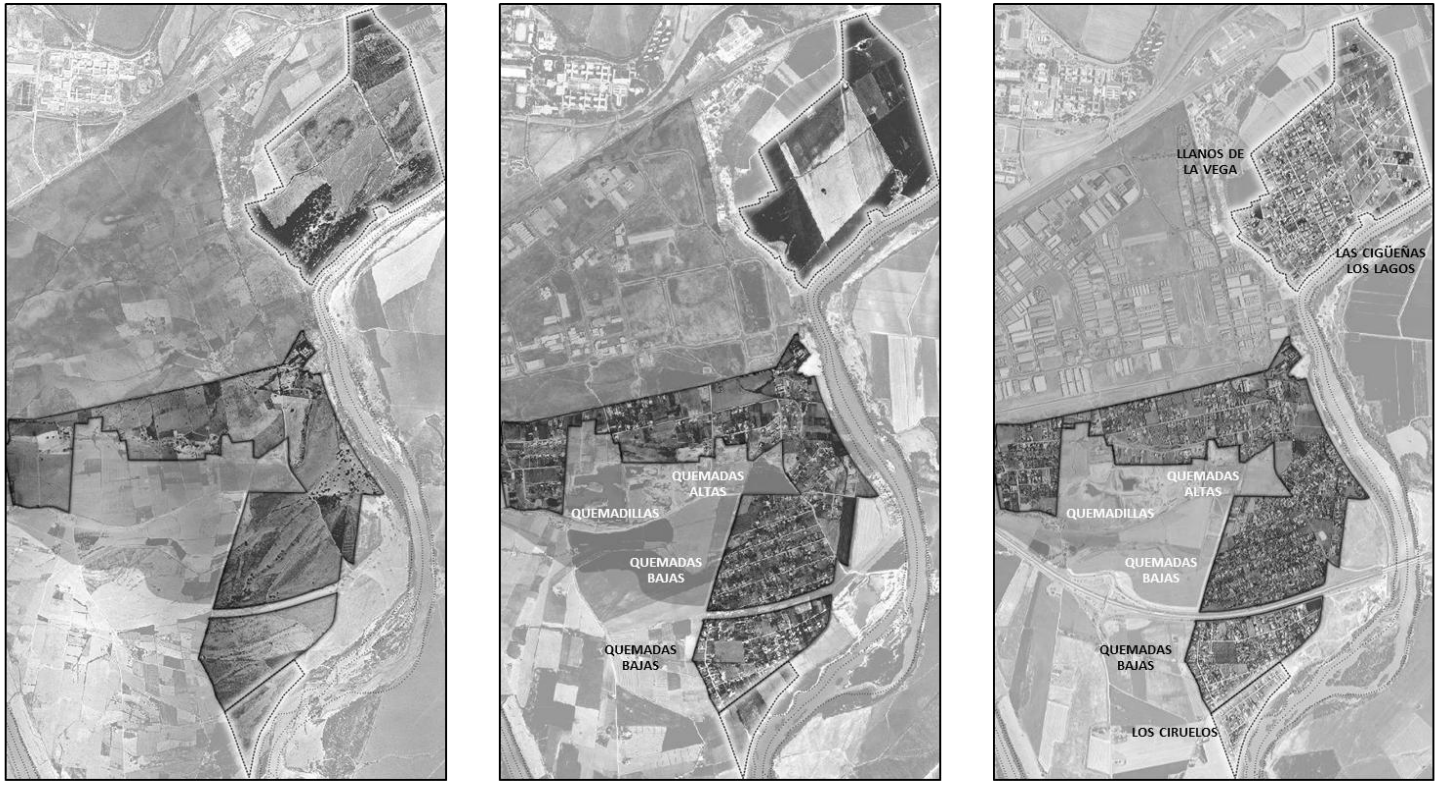


Fig 10/: **El proceso suburbano en la Vega de Levante.**

Fuente de información: IDEA Andalucía. GMU Córdoba.
Elaboración propia

morfológico serrano de Alcolea: El Sol, la Valenzoneja, Encinares de Alcolea, Porrillas. También es de esta época los inicios de la colonización hacia los lóbulos de la Vega, como es el caso de Las Quemadas (ver fig. 10) y Ribera Baja. Durante el plan de 1986, no sólo se consolidan estos ámbitos con una mayor presencia de la edificación, sino que se produce la significativa extensión de Los Llanos de la Vega, aprovechando otra pequeña dilatación de la Vega en el curso del Guadalquivir. Todos estos ámbitos participan con posterioridad de la evolución suburbana constatada en el municipio, hacia una colmatación de sus espacios interiores. Con el plan de 2001, sólo señalar, una nueva extensión de Los Llanos de la Vega (Las Cigüeñas, y Los Lagos), y un intento frustrado en parte de nueva colonización tras el corredor de infraestructuras ferroviario, conocido como el Montón de la Sierra.

El tamaño de las nucleaciones suburbanas es considerable, alcanzando el nivel del "asentamiento" (entre 250-1.000 edificaciones) en incluso, el de "núcleo" (entre 1.000 y 2.000 edificaciones), lo que da cuenta del nivel de estructuración y continuidad del tejido suburbano existente. No puede extrañarnos que en ellos se supere la densidad de implantación del umbral urbano (mayor de 6 edificaciones por hectárea). Todo ello los convierte, junto a otros factores positivos como su proximidad a los centros urbanos, o las buenas comunicaciones, en candidatos a su integración urbana, en contraposición a las opciones de integración suburbana o rural, que advertíamos con claridad en el caso de la Sierra de Córdoba. Sin embargo, esa opción está seriamente condicionada por el factor limitante de la inundabilidad del Guadalquivir, según la nueva definición del riesgo realizado por el órgano competente en 2015.

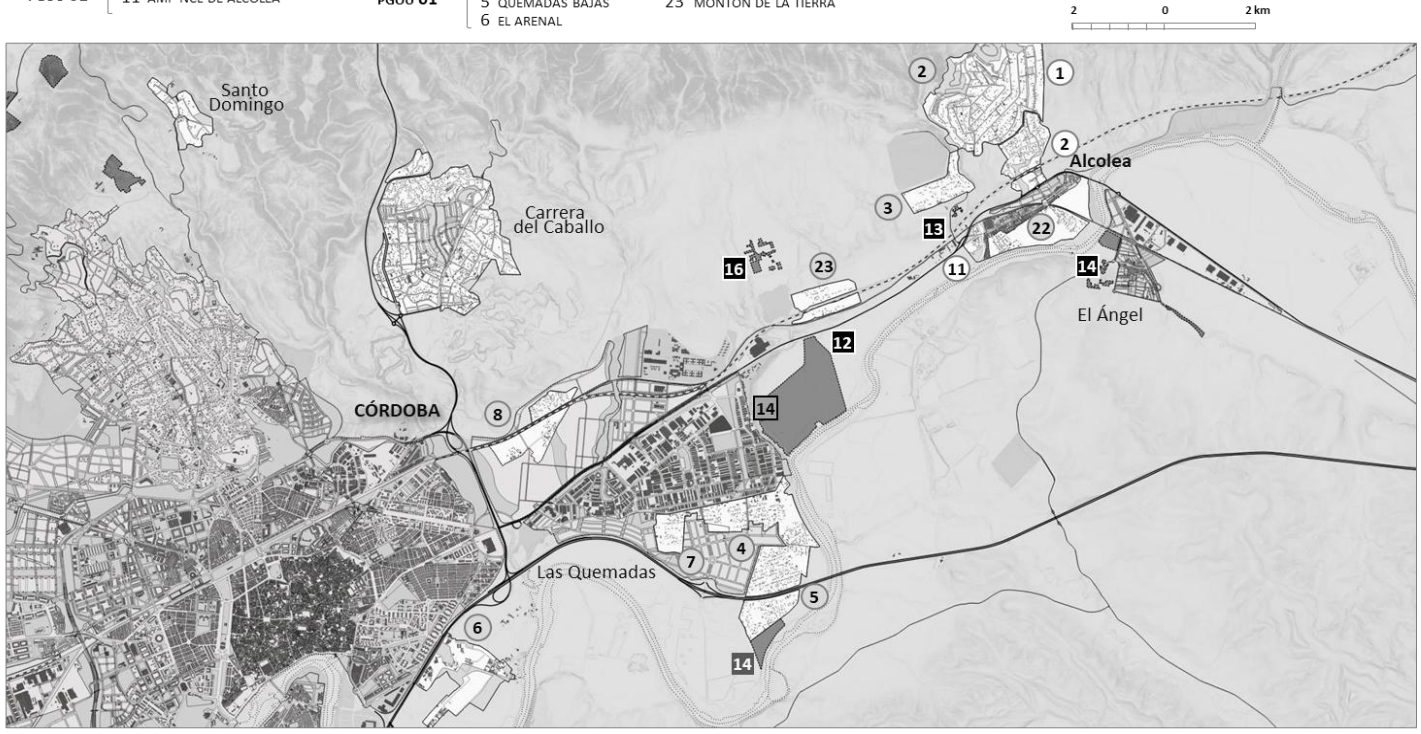
El espacio suburbano de la Vega de Levante resultante de todo el proceso descrito puede observarse en la fig. 11.

La Vega de Poniente

Como ya hemos apuntado en el aparado anterior, la Vega de Poniente presenta una característica distintiva en el municipio desde el punto de vista físico. Se refiere a su disposición de llano continuo y ancho medio de unos 10 km, constituyéndose como el único lugar del municipio con esta cualidad tan favorable al desarrollo urbanístico. Cualidad que correlaciona con la presencia de agua en el subsuelo.

Fig / 11: **El fenómeno suburbano en la Vega de Levante**

Fuente de información: GMU Córdoba. Elaboración propia



SUELO URBANO PGOU 01
- 1 EL SOL
- 2 LA VALENZONEJA 1 Y 2I
- 11 AMP NCL DE ALCOLEA

SUELO URBANIZABLE PGOU 01
- 2 ENCINARES DE ALCOLEA
- 3 PORRILLAS
- 4 QUEMADAS ALTAS
- 5 QUEMADAS BAJAS
- 6 EL ARENAL
- 7 QUEMADILLAS
- 8 LA CAMPIÑUELA
- 22 RIBERA BAJA
- 23 MONTÓN DE LA TIERRA

SUELO NO URBANIZABLE CARÁCTER NATURAL O RURAL PGOU 01
- 14 LLANOS DE LA VEGA

SUELO NO URBANIZABLE ESPECIAL PROTECCIÓN PGOU 01
- 14 LOS CIRUELOS

SUELO NO URBANIZABLE ESPECIAL PROTECCIÓN AVANCE 2014
- 12 LAS CIGÜEÑAS-LOS LAGOS
- 13 PORRILLAS SUR
- 14 EL ÁNGEL
- 16 MONTÓN DE LA SIERRA

No cabe duda de que su capacidad organizativa para los usos antrópicos es mayor que la del resto del municipio, lo que ha permitido, matizar el efecto barrera que las infraestructuras territoriales de comunicaciones e hidráulicas generaban en la Vega de Levante. Ahora, la mayor distancia entre los ejes de todos los elementos infraestructurales presentes confiere a este lugar una especial estructura en la que alternan barreras y ejes al desarrollo urbano. Lo hidráulico e hidrológico, en suma, el discurrir del agua, cierra el sistema de la Vega de Poniente por el norte con el Canal del Guadalmellato, y por el sur, con el río Guadalquivir. Estas barreras al desarrollo urbano, en tanto que dificultan las comunicaciones transversales, e incluso marcan la amenaza de los riesgos de inundación como en el caso del río, se complementan con el efecto de otra barrera, en este caso de naturaleza infraestructural, ejercida por el trazado conjunto del ferrocarril convencional y el AVE, y que viene a dividir en dos sectores la Vega de Poniente. Cada uno de estos sectores, está organizado a su vez, por un eje de desarrollo urbano.

El sector norte, lo hace según el trazado de la carretera autonómica A-431 Córdoba-Sevilla, coloquialmente conocida como carretera del Palma del Río. Y el sector sur de la Vega de Poniente, queda organizado por la carretera de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, conocida como "Puesta en Riego".

En este mallado sistema, las comunicaciones transversales son escasas y deficientes (Villarrubia, El Higuerón, y algún paso de camino rural en la zona de la Barquera), pues exigen superar la barrera histórica del ferrocarril convencional, reforzada considerablemente por la línea del AVE Madrid-Sevilla que confluye con ella. Ello nos permite advertir una condición estructural de este espacio municipal como es la segregación entre el sector norte y sur de la Vega de Poniente, completamente condicionado por la barrera del ferrocarril.

Esta estructura de la Vega de Poniente, nos muestra el patrón de localización y desarrollo del espacio suburbano en él. Sólo tenemos que seguir los ejes longitudinales y transversales señalados, y encontraremos cada una de las unidades suburbanas en ella asentadas. Al mismo tiempo, advertiremos el efecto de contención que, sobre este proceso de ocupación del suelo rural, han ejercido las barreras del agua antes aludidas por el norte y el sur.

Su génesis es análoga al recorrido realizado en la Vega de Levante, diferenciada por una intensidad mucho mayor tanto en la extensión de nuevas nucleaciones suburbanas, como en la intensificación de su edificación, destacando en todo el proceso, el periodo desarrollado durante la vigencia del plan de 1986 (ver fig. 12). Como se ha constatado, queda asociada a una dinámica continua e imparable en la que se pueden confirmar todos los procesos suburbanos como la intensificación y ampliación de los ámbitos existentes, así como la mutación funcional de las viviendas existentes, de su uso ocasional original a permanente. Sus ámbitos continuos organizan "núcleos" suburbanos (entre 1.000 y 2.000 edificaciones) de tamaño considerable, aunque también existen unidades más modestas propias del rango de los "asentamientos" y las "agrupaciones". La densidad de la mayor parte de ellos, presenta una densidad claramente urbana, y de tendencia urbana en los ámbitos más recientes.

Como vemos en este caso, se cumplen también algunas condiciones básicas para considerar la integración urbana de estos ámbitos suburbanos. Sin embargo, no debemos olvidar la escasa capacidad de generación propia de umbrales funcionales urbanos en cuanto actividades productivas y de servicio, pues, este proceso queda condicionado de modo estructural por la baja densidad de la implantación producida. Esto nos advierte de como estos espacios de origen suburbano, aunque puedan adquirir su condición urbana desde el punto de vista infraestructural y de servicios básicos, su integración funcional será difícil de conseguir de forma independiente y autónoma de la estructura urbana municipal ya existente. Si en el caso de la Vega de Levante la estructura suburbana se había generado claramente como extensión de la estructura urbana previa, en el caso que ahora nos ocupa, no ha sido tan claramente así. El desarrollo suburbano como extensión de los núcleos secundarios existentes no ha sido la pauta más intensa y frecuente (parcelaciones del sector norte de la Vega de Poniente), sino que esta se ha localizado en el sector sur de este área municipal. Por ello, es el lugar donde nos encontramos con una estructura suburbana segregada como nuevas fundaciones dispersas respecto a los núcleos secundarios de la estructura urbana municipal, y separadas de ellos, por la barrera del corredor ferroviario.

En esta cuestión reside una de las claves del problema de la capacidad de integración urbana del espacio suburbano en la Vega de Po-



Fig 12/: **El proceso suburbano en la Vega de Poniente.**

Fuente de información: IDEA Andalucía. GMU Córdoba.
Elaboración propia

niente: las relaciones funcionales potenciales y la accesibilidad entre los núcleos secundarios y las parcelaciones del otro lado de la vía.

La integración urbana de este espacio suburbano cuenta con importantes condicionantes sectoriales que la limitan o dificultan. Afectan a la inundabilidad del Guadalquivir y sus arroyadas afluentes por la margen derecha; a la protección del patrimonio histórico de Medina Azahara, a la utilización del renovado aeropuerto de Córdoba, y a la protección ambiental de la Red Natura 2000 sobre tramos del río Guadalquivir.

El espacio suburbano de la Vega de Poniente resultante de todo el proceso descrito puede observarse en la fig. 13.

La hipótesis de organización funcional del espacio suburbano de Córdoba

Una vez analizadas algunas características generales del espacio suburbano cordobés, vamos a explorar, también desde una perspectiva muy somera e intuitiva lo que puede ser una hipótesis de organización funcional de este espacio respecto a los centros de servicios del sistema urbano local. Este está integrado por la ciudad de Córdoba, como nodo principal, y los núcleos secundarios de Cerro Muriano, Santa María de Trassierra, Alcolea, El Higuerón, Villarrubia, y Encinarejo. Los restantes asentamientos existentes en el municipio no alcanzan a ser nodos de servicios urbanos, a excepción del núcleo de Santa Cruz, el cual, no se incluye en el análisis debido a que el fenómeno suburbano en la zona municipal de la campiña es prácticamente irrelevante, excepción hecha de la parcelación de la Atalayuela, junto a la estación de Torres Cabrera.

La imagen de la organización funcional del espacio suburbano cordobés obtenida para este artículo, sólo realiza una adscripción de cada ámbito suburbano al núcleo de servicios que considera más cercano, partiendo de dos premisas generales: la primera es que los ámbitos suburbanos, debido a su baja densidad edificatoria, y de población, no alcanzaran los umbrales mínimos para la fijación viable de dotaciones públicas básicas, y de ello, deviene la segunda premisa, deberán, en todo caso, resolver sus necesidades funcionales urbanas en los núcleos de la estructura urbana municipal. En el fondo esta idea no es nueva,

SUELO URBANO PGOU 01

3 HIGUERÓN BAJO
5 CUEVAS DE ALTÁZAR

SUELO URBANIZABLE PGOU 01

13 HRTA S LUIS CASILLAS
14 CORTIJO EL ALCAIDE
15 EL CASTILLO
16 FONTANAR QUINTOS
17 LA BARQUERA SUR
18 LA BARQUERA NORTE
19 CORTIJO EL RUBIO
20 GORGOJA-EL MARROQUIL
21 EL ALAMILLO
24 LOS GIRASOLES
25 CTRA. ENCINAREJO KM 5
26 LA RABADA
27 CRTA ENCINAREJO KM 4'5
28 ARROYO OCHAVILLO
29 MAJANEQUE ESTE
30 EL HIGUERÓN ESTE
31 SANTA MARTA
32 VEREDÓN DE LOS FRAILES

MOD SUELO URBANIZABLE PGOU 01

1 CMNO CANDILEJAS
2 CUBETERO (NUEVO)
3 LA FLORIDA
4 LAS LAGUNAS
5 AMP EL CASTILLO
6 EL ALJARAFE
7 AMP BARQUERA NORTE
8 PASO DE LA BARQUERA
9 LLANOS DE ALTÁZAR

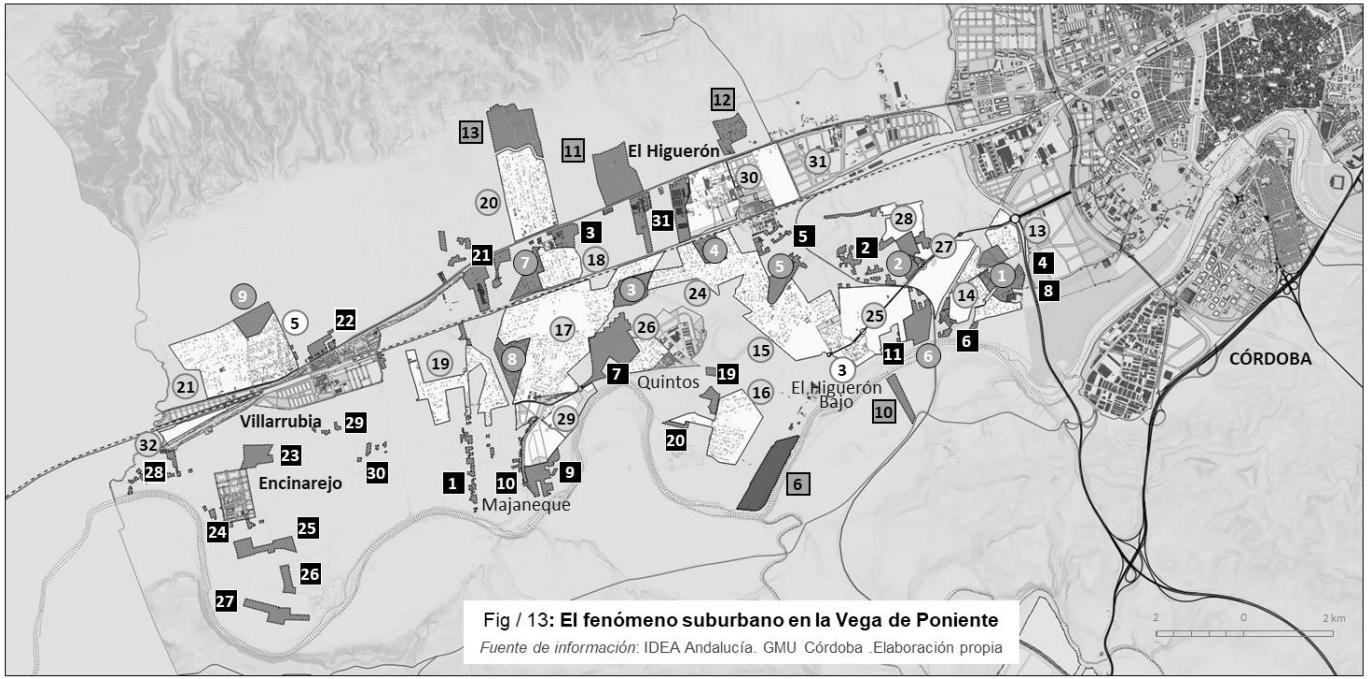


Fig / 13: **El fenómeno suburbano en la Vega de Poniente**

Fuente de información: IDEA Andalucía. GMU Córdoba .Elaboración propia

SUELO NO URBANIZABLE CARÁCTER NATURAL O RURAL PGOU 01

6 LA ALTEA
10 CAÑUELO BAJO
11 CERCADO DE LAS PITAS
12 CÓRDOBA LA VIEJA
13 LA GORGOJA 2

SUELO NO URBANIZABLE ESPECIAL PROTECCIÓN AVANCE 2014

1 EL ROSAL DEL RUBIO
2 CAMINO DEL CUBETERO
3 AGUILAREJO 1
4 HUERTA DEL CAÑO
5 LLANOS DE LA IGLESIA
6 EL ALCAIDE – (NUEVO)
7 LA PERLA
8 CANDILEJAS-ABEJORRERAS (NUEVO)
9 MAJANEQUE OESTE
10 MAJANEQUE ESTE
11 DESEMB. ARROYO LA GITANA
19 FONTANAR DE QUINTOS NORTE
20 FONTANAR DE QUINTOS SUR
21 LA ALJARILLA-AGUILAREJO BAJO
22 P I LAS CUEVAS
23 ENCINAREJO NORTE
24 ENCINAREJO SUR
25 ENCINAREJO CONFEDERACIÓN 1
26 ENCINAREJO CONFEDERACIÓN 2
27 ENCINAREJO CONFEDERACIÓN 3
28 ENCINAREJO DE LOS FRAILES
29 CTRA ENCINAREJO KM 12
30 CTRA ENCINAREJO KM 8
31 P I AGUILAREJO 3-P I MIRASIERRA

sino una síntesis reducida de la idea motriz del modelo urbano del municipio de Córdoba llevada a efecto desde el vigente PGOU-01.

Pues bien, el resultado de esa adscripción entre ámbitos suburbanos y núcleos urbanos se representa es la fig. 14, y es el siguiente:

a) Un nutrido grupo de ámbitos suburbanos de la Sierra sólo puede ser organizados funcionalmente por la ciudad de Córdoba. Esto se debe al efecto combinado de las malas condiciones de accesibilidad, a la debilidad funcional de Santa María de Trassierra, y a la excentricidad de este núcleo y de Cerro Muriano respecto a la zona de implantación de los ámbitos suburbanos serranos. Sólo algunos ámbitos suburbanos próximos a Santa María de Trassierra pueden ser razonablemente organizados por este núcleo urbano. Y finalmente, los ámbitos suburbanos reconocidos urbanísticamente como asentamientos en suelo urbano tales como Las Jaras, Santo Domingo, o el Cruce, no presentan características suficientes de densidad y tamaño para acoger funciones urbanas. Todo ello abunda en la perspectiva ya indicada de mantener este ámbito en la órbita del uso residencial ocasional, y no alentar o fomentar el uso permanente.

b) En la zona de la Vega de Levante, la organización funcional puede quedar dividida en dos áreas de influencia. La primera, dirigida y centrada desde el núcleo secundario de Alcolea, que aglutinaría a todas sus extensiones suburbanas próximas, y a las más alejadas sobre el eje de la N-IV hasta las Quemadas. La segunda, queda integrada en el área de influencia de la ciudad de Córdoba, que integraría todas las extensiones de Quemadas y de El Arenal. Esta división es una consecuencia directa de la estructura lobular de la Vega en la que se implantan las unidades suburbanas en esta parte del municipio.

c) En la Vega de Poniente la situación es algo más compleja debido al efecto combinado de las barreras y los ejes que organizan este espacio municipal. Para entender la situación debemos considerar que la capacidad de organización de Encinarejo, debido a su excentricidad, y la debilidad y dispersión de su tejido suburbano, no centraliza un área de influencia relevante en este sector de la Vega, y se circunscribe a algunas extensiones y estructuras dispersas próximas al núcleo urbano. El restante tejido suburbano de la Ve-

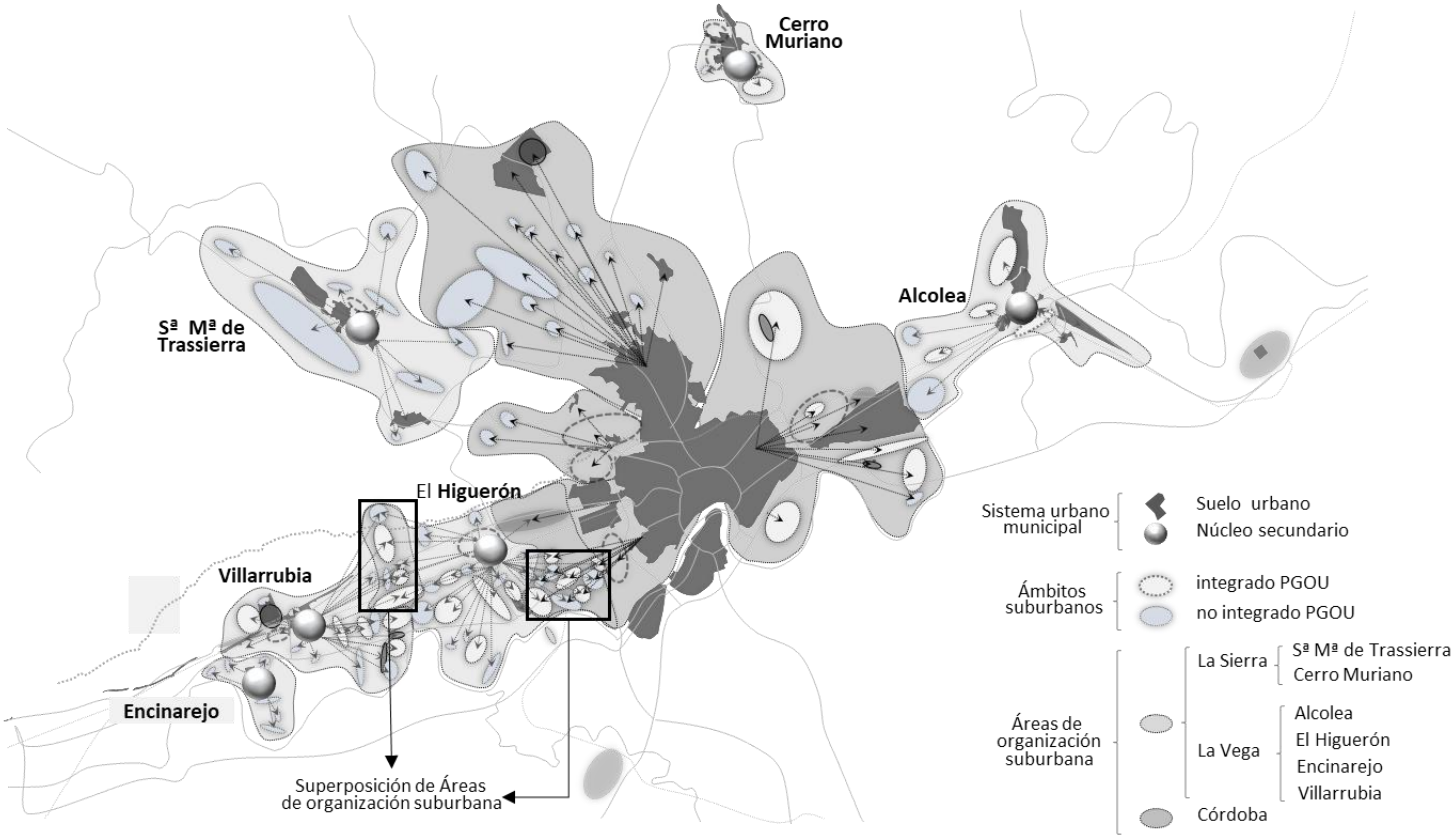


Fig / 14: **Modelo de organización funcional básica urbana y suburbana de Córdoba.** *Fuente de información*: GMU de Córdoba. Elaboración propia

ga de Poniente, es decir, su práctica totalidad, debe ser organizado por Villarrubia o El Higuerón, pues de nuevo, la debilidad de los asentamientos reconocidos como urbanos carecen de condiciones para ejercer funciones de centralidad dotacional, como es el caso de Majaneque, o Quintos. Esta hipótesis también está implícita en el vigente PGOU-01. Lo más relevante de la organización funcional que se pretende, es que la mayor parte de los ámbitos suburbanos se ubican a una distancia intermedia entre Villarrubia y El Higuerón, y preferentemente en el sector sur de la Vega de Poniente, es decir, al otro lado de las vías ferroviarias. Un buen número de ámbitos suburbanos pueden ser adscritos a cualquiera de los dos núcleos antes citados, por lo que se produce una zona de confluencia competitiva para ellos. Esta situación se repite de igual modo entre las parcelaciones situadas en el interior del dogal ferroviario, las cuales están tan cerca y tan lejos de El Higuerón como de Córdoba capital. Todo ello, pone de manifiesto, que la organización funcional urbana, y, por tanto, la capacidad de integración urbana de los ámbitos suburbanos de la Vega de Poniente no resulta evidente, ni siquiera bajo la hipótesis de resolver este asunto respetando la estructura funcional urbana ya consolidada en el municipio.

De todo ello, podemos extraer la idea general de que, para realizar un planteamiento de integración del fenómeno suburbano en el municipio de Córdoba, no sólo debemos considerar las características diferenciales que han adquirido estos ámbitos en las distintas partes del territorio municipal en función de su génesis urbanística, carácter del uso residencial, densidad de concentración y tamaño de las nucleaciones, condiciones de accesibilidad, etc., sino que debemos advertir, además, como van a relacionarse en el sistema urbano municipal. Sobre esto último, creemos que no debe generarse una nueva centralidad para la integración del fenómeno suburbano en ningún ámbito del municipio, sin embargo, resulta evidente, que su integración en el sistema urbano existente requiere de intervenciones estructurales necesarias para recomponer el ámbito de la Ciudad de Córdoba, respetando sus niveles de centralidad histórica, y reorganizar las tramas urbanas, rurales y naturales en su territorio.

3.- CONCLUSIONES

En definitiva, hemos constado un claro desencuentro entre las instituciones del municipio, defensoras del plan, y la alianza de parceladores y parcelistas. Puede parecer que han obtenido mejor resultado los parcelistas respecto a las instituciones municipales o autonómicas. La realidad creemos no permite señalar a un claro vencedor, pues si bien los parcelistas aparentan haber realizado sus expectativas al haber consumado la edificación, a cada una de sus conquistas cabe oponer un claro perjuicio, como la ausencia de servicios urbanos de calidad y garantía (agua potable, saneamiento, electricidad, etc.) o elementos de integración urbana reales (como dotaciones públicas); la dependencia absoluta del transporte privado y de los servicios y lugares de empleo ubicados en la ciudad real; problemas de patrimonialización y trasmisión de los bienes, el desamparo de estar fuera de las normas comunes para la cobertura de seguros, o para denunciar situaciones de abuso o comportamiento social indebido (impactos de actividades). Todo ello, forma parte de una sombra permanente que siempre pretende ocultarse, aunque resulta imposible no vivirla o padecerla, día a día, en el actual espacio suburbano. Es la sombra proyectada por la ilegalidad, por la ausencia de lo urbano, de la verdadera ciudad generada desde el urbanismo, es decir, desde el conocimiento, la técnica urbanística, y la ley. Por todo ello, debemos saber que la necesidad de integración del actual espacio suburbano no es un asunto pasajero, o coyuntural, sino completamente necesario, sin el cual, no volveremos a encontrar la senda de nuestras ciudades, pues mientras persista este estado de cosas, estos espacios siempre serán utilizados para negar los éxitos del progreso urbanístico. Es algo cuya continuidad no debemos permitir. La dualidad ilegalidad-vs-legalidad es una situación inhabilitante no admisible.

Hemos visto como a pesar de los intentos de integración y reconducción del proceso suburbano formulados desde el urbanísmo y sus planes en los años pasados, el resultado ha sido infructuoso; ni se ha conseguido avanzar en la integración urbana, ni se ha logrado reconducir la pauta social subyacente. Por ello necesitamos realizar algunas reflexiones, como las que expresamos a continuación.

En primer lugar, parece que el planeamiento urbanístico, en sí mismo, no es un medio suficiente y adecuado para corregir/negar las

expectativas legitimas generadas por la sociedad en cada momento histórico. Y todo lo que hemos visto tiene de sustento la generación de una entidad urbanística social cuyo objeto material es la "vivienda aislada". O, dicho de otro modo, si el urbanismo puede utilizarse para dirimir las cuestiones de naturaleza social, hurtando el necesario debate político e institucional de las mismas, y reduciendo la condición legislativa de los asuntos, a una mera discusión instrumental en la elaboración de un modelo urbano municipal concreto en su planeamiento urbanístico.

A la vista de lo acontecido, el planeamiento no debe dedicarse a resolver esas cuestiones sin el apoyo esencial de la legislación, ni intentar sustituirla. Su función no es legislar y resolver como si se tratara de un parlamento paralelo, sino de habilitar las condiciones para realizar esas expectativas sociales en el marco del orden general de la ciudad y el territorio concretos sometidos a planificación; lo que debe hacerse, sin duda, en el marco del estado de derecho, es decir, con los instrumentos legales disponibles. Ahora bien, éstos deben asegurar el reconocimiento de esas entidades urbanísticas sociales y convertirlas en entidades urbanísticas legitimas, mediante las correspondientes reformas legales. Resulta obvio cómo esto último no ha sucedido, y la voluntad de resolver lo general (legislativo) desde lo particular (planificación), ha hecho fracasar, todos los intentos de integración urbana y territorial activados desde el planeamiento urbanístico como formula particular.

Debemos tomar nota de ello, y aprender algo de la experiencia acumulada. La utilización del plan como una medida de imposición, aprovechando su capacidad normativa, es una estrategia tan anhelada por algunos como negada por los resultados que arroja en la realidad. Pues, los planes urbanísticos no están previstos ni habilitados para ir contra las expectativas urbanísticas de las sociedades que legitiman el proceso planificador. El urbanismo debe aspirar a conseguir tres objetivos: ser capaz de ver los procesos futuros con antelación y acierto (cosa que hizo el plan del 58, y la rectificación municipal del plan del 86, y la autonómica del 2001); conducir esos procesos, cuando sean legitimables, mediante los instrumentos legales disponibles, y hacer todo lo necesario, para que se cumplan sus previsiones. Las dos últimas cuestiones no parecen haberse conseguido con éxito, aunque en el último periodo, esto se ha intentado por el Ayuntamiento de Córdoba y la Junta de Andalucía.

Difícil tarea la del urbanismo. La dificultad de acertar con las medidas, y la de hacer que se cumplan una vez dispuestas, es lo que hace fracasar la utilidad de la acción planificadora. Este fracaso en la efectividad de las medidas urbanísticas, siempre culmina indultando, en la oscuridad de la ausencia de análisis esclarecedores, a los gestores encargados de la ejecución del plan, y condenando a los planificadores, como si la responsabilidad de los incumplimientos fuese indudablemente de estos últimos.

Esta recurrente situación, da la oportunidad de renovar los planteamientos impositivos, que, a pesar de su demostrada inoperancia, es capaz de generar una incomprensible confianza en las medidas de la disciplina urbanística. Es decir, no habiendo tenido bastante con el anterior resultado, y evitando reconocer que ha habido déficit en la capacidad legislativa, y como consecuencia de ello, también en la planificadora, pretenden resolver y avanzar proponiendo una doble ración de imposición ante el fracaso constatado. Esta acción sólo es entendible en un incomprensible esquema que busca el escarmiento o, como pura y desnuda venganza disciplinar y administrativa, por el desprecio social recibido. Este planteamiento, que no compartimos en absoluto, pues estamos más por aprender de lo acontecido y seguir buscando las soluciones, que, por obstinarnos en la defensa de los errores, conduce, como ya se está demostrando también por la realidad, a un nuevo y rotundo fracaso: el de la disciplina urbanística; y no puede ser de otra forma, cuando se intenta aplicar ésta para rectificar los procesos de las entidades urbanísticas sociales.

La disciplina urbanística, debe decirse alto y claro, no está concebida en la legislación urbanística para realizar las correcciones masivas que exigiría la recuperación por esta vía del orden previo alterado por la edificación ilegal. Para poder hacerlo, en caso de que fuese conveniente, pues una aplicación de este tipo siempre sería un palmario fracaso social, previamente debería reformarse la propia legislación, y dotarla de nuevas técnicas disciplinarias y sancionadoras para activar una verdadera acción preventiva respecto de la acción ilegal de parceladores y parcelistas. Esa labor preventiva, que sólo puede ser impulsada con una presencia permanente y especifica en el territorio de la inspección urbanística, es la única aportación efectiva y útil que puede hacer la disciplina urbanística: la de evitar el proceso ilegal, no la de corregirlo. Por ello, no cabe duda, la disciplina urbanística irre-

mediablemente debe ir detrás de la ordenación, para defenderla, y no delante, para impedirla, como pretenden algunos cabalgando sin pudor en este error conceptual.

Y la ordenación, por otra parte, no puede ofrecerse como una interpretación forzada de unos instrumentos dispuestos para otros fines. Por ello, el encauzamiento del fenómeno suburbano no será posible con la efectividad necesaria mientras éste no sea adecuadamente reconocido e integrado en el modelo urbano de la ciudad contemporánea (ciudad teórica) y en la legislación urbanística y territorial (ciudad legítima), por este orden. El desarrollo teórico adecuado nos permitiría encontrar los modelos de actuación, tanto en su faceta preventiva, para afrontar el desarrollo futuro, como también en su faceta regeneradora y curativa, para reorientar e integrar el desarrollo pasado. Una vez configurado un modelo de ordenación, este debería ser trasladado a la legislación, para convertirlo en instrumental de la planificación urbanística. Estas dos acciones, son claves para afrontar con mayores posibilidades de éxito los procesos de ordenación de la ciudad real, en la que siempre viven los ciudadanos.

Como hemos intentado mostrar, las medias dispuestas no han resultado útiles a pesar de los avances parciales que han logrado y de todo el esfuerzo invertido. Estamos como al principio, sin saber qué hacer con el fenómeno suburbano, y acumulamos, por el momento, 50 años de retraso en la intervención. El caso de Córdoba, como hemos visto es buena prueba de ello, y de la situación histórica acumulada. También puede ser una buena ocasión para configurar perspectivas más esperanzadoras, pues, intentar generar soluciones de ordenación para la recomposición urbana y territorial de una ciudad como Córdoba, es una empresa que merece la pena recorrer ¿No lo creen ustedes así?

Para ello, quienes compartimos el interés por mejorar nuestra ciudad y su territorio, debemos encontrar una respuesta a la siguiente cuestión: ¿es posible la integración del fenómeno suburbano en Córdoba? Volveremos sobre ella en otro momento, como continuación del presente trabajo. A diferencia de aquellos que no creen en la posibilidad de responder afirmativamente, intentaremos mostrar los argumentos para sustentar una respuesta positiva a este reto.

4.- BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DE INFORMACIÓN

4.1. Bibliografía

CHUECA GOITIA, F (1968): *Breve historia del urbanismo* El libro de bolsillo, Alianza Editorial, Madrid. 3ª reedición (2011), 4ª reimpresión (2017).

CUENCA MUÑOZ, J.M (2016): «La edificación suburbana y rural en Andalucía» Ciudad y Territorio, nº 189. Ministerio de Fomento. Madrid. pp 437-453.

EUROSTAT (2019 a): *Methodological manual on territorial typologies*. Edition 2018. Oficina de Publicaciones de la Unión Europea. Luxemburgo. 132 pp. Consultable en https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/9507230/KS-GQ-18-008-EN-N.pdf/a275fd66-b56b-4ace-8666-f39754ede66b

GARCIA-BELLIDO GARCIA DE DIEGO, J.: «La cuestión rural. Indagaciones sobre la producción del espacio rústico» Ciudad y Territorio, nº 69. Ministerio de Fomento. Madrid. 1986 pp 9-51.

GARCÍA VÁZQUEZ, C.: *Ciudad hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2004.

UN-HABITAT (2012) *Streets as Tools for Urban Transformation in Slum: A Street-Led Approach to Citywide Slum Upgrading*. United Nations Human Settlements Programme 2012, Nairobi. 2012.

4.2. Planes y estudios urbanísticos, otros documentos

GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO DE CÓRDOBA (GMU): Urbanismo>

a) Plan General de Ordenación Urbana (1958): Planeamiento Histórico>Plan General de Ordenación Urbana 1958: http://www.gmucordoba.es/plan-general-de-ordenacion-urbana-1958

b) Plan General de Ordenación Urbana. (1986): Planeamiento Histórico>Plan General de Ordenación Urbana 1986 (PGOU 86)> http://www.gmucordoba.es/plan-general-de-ordenacion-urbana-1986-pgou-1986

c) Plan General de Ordenación Urbanística (2001): Plan General de Ordenación Urbanística> http://www.gmucordoba.es/

d) Avance de la Edificación aislada y asentamiento urbanísticos en suelo no urbanizable según decreto 2/2012: Parcelaciones>Avance según decreto 2/2012: http://www.gmucordoba.es/parcelaciones/avance-segun-decreto-2-2012

e) Innovación del Plan General de Ordenación Urbanística (2007) parcelaciones urbanísticas de la Vega: Parcelaciones> Innovación PGOU 2001. http://www.gmucordoba.es/innovacion-pgou-2001

4.3. Fuentes cartográficas, ortofotográficas y estadísticas

CUENCA MUÑOZ, J.M. (2015): «Mapa digital de la edificación suburbana y rural de Andalucía 2001-2006 (MESRA 01-06)». Documento digital inédito.

EUROSTAT (2019): WEB oficial de la Comisión Europea: Eurostat >GISCO >Geodatos> Dato de referencia>:

a) Unidades Administrativas/Unidades Estadísticas>NUECES**:** archivo descargado: NUTS_RG_01M_2016_3035_LEVL_0.shp. (https://ec.europa.eu/eurostat/web/gisco/geodata/reference-data/administrative-units-statistical-units/nuts#nuts16). Consulta efectuada 08/05/2019

b) Distribución de Población/Demografía> Geostat: archivos descargados: GEOSTAT-grid-POP-1K-2011-V2-0-1.zip. Y, GEOSTAT-grid-POP-2006-1K.zip. (https://ec.europa.eu/eurostat/web/gisco/geodata/reference-data/population-distribution-demography/geostat#geostat11).Consulta efectuada 09/05/2019.

c) Distribución de Población/Demografía> Agrupaciones: archivo descargado: HDENS_CLST_2011.zip. (https://ec.europa.eu/eurostat/web/gisco/geodata/reference-data/population-distribution-demography/clusters#clustersurb11). Consulta efectuada 09/05/2019.

Instituto de Cartografía y Estadística de Andalucía (IECA) Consejería de Economía, Conocimiento, Empresas y Universidad. Junta de Andalucía:

a) Ortofotografía Pancromática 1 metros/pixel (1956). Servicio WMS http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/mapwms/REDIAM_Ortofoto_Andalucia_1956?
b) Ortofotografía Pancromática 0,5 metros/pixel (2001-2002). Servicio WMS http://www.ideandalucia.es/wms/ortofoto2001?
c) Nomenclátor de Entidades y Núcleos de Población de Andalucía**.** Tabla de población en núcleos de población y diseminado. Municipio de Córdoba. http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/iea/visualizar.jsp?CodOper=5&codConsulta=-584597

Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM). Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca, y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía. Ortofotografía Digital Pancromática de Andalucía 1984-85 Servicio WMS http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/mapwms/REDIAM_Ortofoto_PAN_Andalucia_84_85?

4.4. Acrónimos y siglas

AD: área diseminada rural / ADF: área de difusión. / DD: densidad / DP: área dispersa / ED: edificación / MESRA 01-06: Mapa de la edificación suburbana y rural de Andalucía 2001-2006. / SP: superficie. /01: 2001; 06: 2006.

NUEVOS BARRIOS, NUEVA SOCIEDAD, NUEVAS PERIFERIAS URBANAS

JUAN A. GARCÍA MOLINA
Geógrafo. Profesor de Enseñanzas Medias

La construcción de la periferia cordobesa y la crisis de la ciudad tradicional

En pocas ciudades, como Córdoba, la evocación de la urbe se hace identificándola tanto con su casco histórico, no sólo porque -como en otros casos- éste atesora las piezas construidas más emblemáticas y reconocibles de la Ciudad, sino también porque por sus dimensiones, su importante peso relativo demográfico y funcional hasta fechas recientes y su ubicación central respecto a todo el conjunto de las primeras coronas de crecimiento de su continuo urbano, el núcleo histórico sigue desempeñando un papel fundamental en su actual realidad urbana. En este sentido, el casco histórico no se ha constituido sólo en una simple pieza de *museo urbano*, pues sigue teniendo un cierto peso demográfico y contenido funcional en el conjunto de la Ciudad.

Sin embargo, la ciudad va mucho más allá de los límites de su núcleo histórico, y en el proceso de evolución urbana ha ido creciendo, sumando piezas y vertebrándolas con mayor o menor acierto. En relación con ello el caso de Córdoba presenta algunas peculiaridades. Primero, porque en las primeras etapas de su expansión, en la dialéctica urbana establecida entre el casco histórico y los primeros barrios, aquél sigue jugando un papel fundamental como articulador del crecimiento. Después, porque en las siguientes etapas de desarrollo, y con una muy particular dinámica de producción de suelo, se generará una primera periferia a base de barreras urbanísticas, piezas urbanas mal articuladas y un espacio discontinuo con numerosos espacios intersticiales vacíos.

A cohesionar, articular y dar mayor unidad a una ciudad que hasta entonces había experimentado un crecimiento a saltos, hubo de dedicarse el urbanismo cordobés desde la puesta en marcha del PGOU de 1986. No se trataba sólo de dar coherencia a una ciudad en exceso

fragmentada, había también que intentar que la nueva periferia, los nuevos barrios, no fuesen víctimas de un modelo especulativo que propiciara un crecimiento masificado y estandarizado, pues ello no pocas veces crea nuevas células urbanas, articuladas espacialmente y con un adecuado tejido urbano, pero con un deficiente tejido social, de tal manera que el propio concepto de barrio resulta difuso y pierde buena parte de su sentido. (Alcázar, 1990)

También podríamos preguntarnos qué repercusiones ha tenido el desarrollo de la moderna periferia cordobesa sobre el corazón histórico de la Ciudad y hasta qué punto aquél ha trascendido en relación con algunos de los problemas que acucian a éste. En este sentido, basta con una somera aproximación al tema de la población y los problemas demográficos del centro histórico de Córdoba, para constatar que existe una relación directa entre éstos y el desarrollo y crecimiento de la periferia urbana de la Ciudad. Es una evidencia que el Casco Histórico ha perdido mucha población y peso relativo en el panorama demográfico de la ciudad desde 1960, sobre todo entre 1960 y 1975, cuando se produjo en él una sangría demográfica que le llevó a perder más de la mitad de su población. Más tarde, el proceso se detiene puntualmente y se modera a partir de mediados de los 80, como prueba que, si en 1975 la población de este espacio podía cifrarse en unos 35.000 habitantes, en 2019 se situaba entre los 32.000 y 34.500.

Es significativo apreciar que mientras el Casco Histórico albergaba a más del 37% de la población cordobesa en 1960, actualmente sólo reside en él algo más del 10%; mientras que el resto de la ciudad ha más que duplicado la suya, aumentándola en casi un 250%.

Estos datos deberían servirnos de reflexión para plantearnos la pregunta de si el *boom* del urbanismo y la construcción de la ciudad actual no han tenido como una de sus principales consecuencias el *vaciamiento* de importantes zonas, no ya de la ciudad histórica, sino incluso de la ya consolidada a principios de los 80. Quizás habría que empezar a hablar del *vaciamiento interior* también en las ciudades.

Las claves geográficas de la expansión urbana de Córdoba

La expansión de Córdoba más allá de su casco histórico presenta una serie de peculiaridades, que en parte vienen explicadas por el no-

table peso que en el proceso tuvieron los factores geográficos. Conocer este modelo de expansión es fundamental para entender la conformación y evolución sufrida por la periferia cordobesa y las características que definen a los nuevos barrios. Por tanto, creemos de interés detenernos en él, pues acabará explicando el modelo de crecimiento desde mediados de los 80, sobre todo en su componente de dirección geográfica.

En su crecimiento, la Ciudad comenzó conquistando -primero- su corona extramuros y articulándola con cierta coherencia a partir del sistema de Rondas; después ocuparía la primera periferia, sin un modelo claro, imponiéndose un crecimiento *a saltos*, discontinuo y desordenado, que surge de iniciativas dispares y cuya dirección obedece a la búsqueda de objetivos sociales, economías en el factor suelo o plusvalías localizativas. La mayoría de las veces, dicho crecimiento sigue el trazado de las vías de comunicación y, con ello, deja numerosos espacios intersticiales. (García, 1994). Por eso, en la etapa más reciente la planificación urbana ha tenido como eje principal la necesidad de completar el continuo urbano, rellenando los vacíos que ese modelo de crecimiento había provocado en la ciudad para dar al conjunto un aspecto más coherente y equilibrado, a la vez que se transformaba el área suburbana y se comenzaba a ocupar y definir la franja periurbana.

No parece que podamos ir mucho más allá de esta escala, porque, aunque en algunas fuentes se ha comenzado a manejar el concepto de área metropolitana aplicada a Córdoba (GMU PGOU"01 Memoria. El Territorio: Estructura y Forma), no creemos que ésta -de momento- sea una realidad, ni siquiera incipiente. La razón entronca con algunos de los argumentos de base geográfica que, a su vez, explican las claves del modelo de crecimiento de la ciudad compacta, de su zona suburbana y de la periurbana.

En este sentido conviene comenzar considerando que el de Córdoba es un término muy amplio (más de 1.200 Km^2) y la ciudad ocupa en él una posición de acusada centralidad, de manera que los núcleos de población de los municipios más cercanos quedan de ella a considerable distancia: El más cercano, Guadalcázar, a 27 Km y los que le siguen en distancia en una corona que va desde los 30 (Villafranca, 30; El Carpio 31); a los 35-37 Km (La Carlota, 35 Km; Almodóvar

37; Fernán Núñez 37), quedando el más cercano por el norte -Villaviciosa- ya a 48 Km.

A pesar de que la ciudad ejerce una indudable función de centralidad sobre estos núcleos, resulta evidente que ni por el grado de ocupación o difusión de usos propios de la ciudad, ni mucho menos por su perfil socio demográfico, podemos hablar aquí de un espacio metropolitano. Sólo el espacio entre Córdoba y Almodóvar cumple mínimamente con algunas de estas características.

Por tanto, el área de expansión urbana natural de la ciudad de Córdoba habremos de considerar que es la de su propia área periurbana. Sin embargo, no podremos entender las claves del crecimiento de la ciudad, desde época histórica reciente hasta la actualidad, si no consideramos previamente las características, sumamente particulares y de acusada originalidad, de esta área. Estas peculiaridades, de clara base geográfica, son el resultado de condicionantes, tanto físicos como humanos.

En el caso de Córdoba, el proceso de creación de su área periurbana fue tardío y lento respecto al de otras ciudades españolas, incluso con un menor tamaño demográfico que Córdoba, y durante bastante tiempo se caracterizó por su excesiva discontinuidad y la debilidad en el modo de ocupar y transformar el espacio. Esto deviene de los condicionantes antes reseñados y que -fundamentalmente- tienen que ver con lo siguiente:

Primero con la atonía económica de la ciudad, que retrasa considerablemente su expansión urbana y, cuando se produce, limita su alcance sobre el espacio circundante, diseñando un área de débiles influencias donde a menudo las mutaciones funcionales son muy puntuales. (García, 1984)

En segundo lugar con que el área periurbana de Córdoba está muy desequilibrada desde el punto de vista de su orientación geográfica, hecho que obedece a una combinación de condicionantes físicos y humanos. Así, por el sur, el río ha supuesto siempre una barrera casi infranqueable para la ciudad, que sólo el puente romano y de San Rafael han logrado superar, creando el espacio urbano más meridional de ésta, que acoge a los barrios de Campo de La Verdad-Miraflores, Fray Albino, Sector Sur y Polígono Guadalquivir, en un contexto de excen-

tricidad y -a veces- percibidos con un significativo componente de marginalidad.

Esta barrera natural, además, se acentuó a principios de los años 90 con la construcción de la Autovía del Sur, que con su trazado muy ceñido a la Ciudad, sellaba casi definitivamente a ésta por sus flancos sur y sureste.

A esto se añaden otros condicionantes, como el carácter inundable de los terrenos más cercanos al río, la topografía de los cortados de las torronteras que en su margen izquierda ha creado la morfología fluvial o la inmediata presencia de las grandes propiedades agrarias que, con sus buenos rendimientos, preservan aquí el uso agrario y hacen inviable la expansión de la ciudad hacia el sur.

Por el contrario, sus mejores condiciones climáticas, ecológicas y paisajísticas, convierten a la zona norte en un área propicia para acoger los usos residenciales, aunque limitada por las condiciones topográficas que impone la inmediata falda de Sierra Morena.

Por su parte, la llana topografía, la bondad de sus suelos y la facilidad para el trazado de las comunicaciones, conceden a la Vega del Guadalquivir la ventaja de albergar usos y funciones mucho más variados (residenciales, industriales, agrarios, comerciales, de dotaciones y equipamientos, etc.), lo que favorece la expansión de la Ciudad en sentido oeste-este a lo largo de una franja de no mucha anchura. (García, 1991)

Conviene, además, subrayar el importante papel que en la orientación de la expansión urbana de Córdoba han jugado las barreras de diverso tipo: el río, la autovía, el trazado del ferrocarril, la ubicación sobre el plano de barrios desfavorecidos, que representan para el imaginario colectivo de la ciudad los principios de marginalidad y conflictividad (Palmeras, Moreras, zona más meridional del Sector Sur, Polígono Guadalquivir), o la -a menudo- nefasta ubicación de los polígonos industriales, que cercenaron ya en su momento posibilidades de expansión y estrangularon las comunicaciones y la propia movilidad de los cordobeses, siendo los casos más notorios los de los Polígonos de La Torrecilla-Amargacena, Chinales, Polígono de San Carlos y su prolongación por Las Quemadillas y Las Quemadas, mientras otros como El Granadal o el Polígono de Huerta de la Cruz no han hecho

sino impermeabilizar aún más la frontera casi infranqueable de la Autovía en dirección al sur.

En tercer lugar, el propio proceso de crecimiento de la periferia cordobesa, que adoptó a veces caracteres de radical dispersión (Electromecánicas, Parque Figueroa, San Rafael de la Albaida, Barrio del Naranjo…) y la particularidad local de la presencia de núcleos urbanos correspondientes a entidades menores de población -realmente barriadas de asentamiento antiguo- ubicadas a gran distancia de la ciudad compacta, caso de Villarrubia, El Higuerón, Encinarejo, Alcolea…, o los mucho más excéntricos de Santa María de Trassierra o Cerro Muriano. Esto es directamente responsable de que en el área periurbana de Córdoba se solapen a menudo las características de las áreas suburbanas con aquellas otras que realmente definen el periurbanismo. (García; Martín; Ocaña; Toledano. 2005)

Por todo ello, y al contrario de lo que ocurre en otras ciudades, en el caso de Córdoba la gran amplitud del término, que impone la ausencia de núcleos urbanos cercanos de entidad, y la existencia de barriadas *ultraperiféricas,* propician el modelo de un solo foco de expansión, que guiado por las principales vías de comunicación y la presencia de núcleos previos, y en función de factores ecogeográficos (como los más positivos valores medioambientales de la falda de la Sierra), va dispersando usos y actividades sin llegar a producir una transformación integral y coherente del espacio que va ocupando, que de esta forma ofrece una escasa articulación y provoca disfuncionalidades, aproximándose mucho al concepto de ciudad difusa.

De algunos de los factores anteriormente comentados, deriva el hecho de que muchos de los nuevos *barrios* de Córdoba, dada la singularidad del modelo de crecimiento urbano de la ciudad -*a saltos* y con un gran despilfarro de suelo- acaban naciendo con una condición híbrida y extraña, pues, ni son el resultado del crecimiento orgánico de una ciudad con un modelo lógico y progresivo de ocupación del espacio, ni se asientan sin más en el área suburbana propiciando su crecimiento espacial, sino que se van encajando en una minuciosa labor de engarce, casi de filigrana, en los espacios vacíos que la ciudad había ido dejando en su crecimiento. Por tanto, muchos de ellos macizan, pero no propician la dilatación superficial de la ciudad, cuyos límites ya habían sido fijados en un pasado reciente.

Varias son las razones que justifican este crecimiento a saltos que generó discontinuidades espaciales. Al principio barreras físicas y humanas: el trazado del ferrocarril que obstaculizaba la natural expansión de la ciudad hacia el norte; la existencia de un amplio espacio periférico que dada la atonía económica de la ciudad en tiempos pretéritos había conservado un uso fundamentalmente agrario, ligado -aunque con excepciones- a una estructura muy minifundista de la propiedad que, en ocasiones, frena los procesos de producción inmobiliaria o los orienta de manera caprichosa y aleatoria. También jugaron un papel importante en este modelo de crecimiento otros factores como los incumplimientos y la falta de desarrollo en la planificación y ordenación del mismo (vinculados a las limitaciones del PGOU de 1958); las grandes intervenciones inmobiliarias de carácter benéfico-social ligadas a Patronatos o Asociaciones benéficas (Fray Albino, Cañero), la aparición de células urbanas ligadas a usos no residenciales, como el barrio de Electromecánicas; el modelo de expansión bajo la fórmula de Polígonos residenciales, extensos y unitarios, que primó sobre todo en los años 70 y que buscaba reducir los costes en el factor suelo en la entonces área suburbana más inmediata; pero también la propia naturaleza e intenciones de algunos proyectos.

En este sentido, destacar dos de ellos por la posterior trascendencia que han tenido en el desarrollo reciente de la ciudad y ser ejemplo de la difícil consecución del concepto de barrio cuando es el resultado del encaje de piezas urbanas de distinta época.

Se trata, por un lado, del original barrio de Parque Figueroa, cuyo origen está en una promoción de la constructora benéfica de la Caja Provincial de Ahorros, lo que explica que en orden a la máxima reducción del coste del suelo se ubicase en un espacio de total excentricidad, pues los 168.000 m^2 de terrenos sobre los que se aplicaría el Plan Parcial de 1967, eran propiedad del Ayuntamiento de Córdoba y de su Diputación; (Sarmiento, 1992) y, por otro lado, del barrio de Moreras, uno de los ejemplos de las eufemísticamente llamadas Unidades Vecinales de Absorción, que llegó a acoger inicialmente a 11.000 personas en un antológico ejemplo de discriminación social a partir de decisiones políticas de naturaleza urbanística. Así, el barrio se ubicó en un emplazamiento -entonces- de gran marginalidad: al norte de la barrera del ferrocarril, incrustado entre otros dos barrios que hoy calificaríamos sin dudar de desfavorecidos como Margaritas y

Huerta de la Reina, y constreñido por las barreras que trazaban la línea férrea de Almorchón, la carretera de Trassierra y el canal del Guadalmellato.

Cuando a finales de los 70 se decide acabar con estas infraviviendas, se puso en marcha un Plan Especial de Reforma Interior que, ejecutado por fases, transformó profundamente el barrio y permitió el mantenimiento de su ubicación, lo que acabó creando un curioso caso de desarticulación y casi aislamiento dentro del tejido interior de esa parte de la ciudad, causada por la promiscuidad espacial entre zonas residenciales con una abismal diferencia de renta.

Todo lo anterior acaba diseñando una ciudad demasiado inconexa, casi inacabada, por lo que uno de los principales objetivos de los PGOU de 1986 y 2001 fue la de recomponerla, terminando de configurar un tejido urbano inconcluso repleto de espacios vacíos.

El concepto de barrio en la más reciente expansión urbana de la ciudad

El reconocido éxito de los PGOU de 1986 y 2001 en la producción de nuevos espacios y en el empeño de hilvanar la Ciudad, se pone en entredicho cuando de alcanzar el objetivo de configurar barrios homogéneos se trata, si bien existe aquí una responsabilidad compartida, pues más allá de los presupuestos del planeamiento urbano, son muchas veces los propios pobladores de las piezas previamente consolidadas los que perciben a los recién llegados como extraños. Pero, también no pocas veces, estos recalan en los nuevos espacios con escaso interés por integrarse con aquellos, e incluso establecen barreras tácitas, poniendo en práctica una suerte de elitismo de raíces inmobiliarias, que resulta inconveniente desde el momento que puede acabar derivando en un intolerable ejercicio de discriminación social de base urbanística e incluso creando guetos en el interior de la ciudad.

Esto nos llevaría -incluso- a considerar la validez del concepto de barrio en el contexto de la más reciente expansión urbana. En este sentido, la planificación funcionalista y el mercado, en el proceso de construcción de la nueva ciudad, tienden a crear espacios exclusivos y autoexcluyentes según los niveles de renta, creando un nuevo orden dentro de la ciudad, de tal manera que son muy eficientes en la crea-

ción de tejido urbano, pero naufragan a menudo a la hora de crear un correcto tejido social. (Calderón y García, 2005)

Por eso, en las nuevas piezas urbanas, el concepto de barrio, como espacio de identificación colectiva y en el que el ciudadano establece sus más cotidianos contactos sociales, se difumina y transforma, algunas veces de manera casi exclusiva, en zona residencial.

A causa de la compartimentación y la difusión espacial de las funciones en la ciudad, o de la ubicación excéntrica de algunas de estas nuevas piezas, el espacio de uso cotidiano se extiende incrementando su escala, sometido al peaje del uso imprescindible del transporte público o privado, de modo que el barrio deja de ser un espacio de convivencia vecinal para convertirse -al menos en algunas ocasiones- en una simple ubicación residencial, pues desde una actitud individualista, la vivienda es el único anclaje que los residentes tienen con el nuevo espacio urbano que ocupan, mientras deben desplazarse a otros espacios -a veces a gran distancia- para cumplir con sus actividades más cotidianas (laborales, educativas, comerciales, de ocio…). En definitiva, parece que el nuevo urbanismo, con la colaboración necesaria de los ciudadanos, construye una ciudad suficientemente eficiente y de notables valores estéticos, pero también contribuye a reubicar y separar gente a partir de los diferentes niveles de renta. (Calderón y García, 2005)

Así, el concepto de barrio -al menos el más tradicional- acaba desdibujándose y no teniendo mayor significado que el de identificar zonas urbanas en base a los grandes proyectos de producción inmobiliaria, de forma que se va vaciando de contenido, pues la convivencia vecinal, los contactos por conocimiento y vecindad, la identificación con el espacio que se habita, el uso de formas tradicionales de contacto personal en el más inmediato espacio público que habitamos…, se van debilitando hasta hacerse irreconocibles o incluso perderse.

No es casual que en algunos casos la ubicación en estas nuevas piezas de espacios comerciales y de ocio, o servicios, dotaciones y equipamientos colectivos de interés general, sean la principal seña de identidad de estos nuevos barrios, o que incluso el propio nombre se vincule a la denominación de las grandes promociones inmobiliarias.

En el caso de Córdoba hay otro hecho que nos lleva a interrogarnos sobre si los nuevos barrios se perciben como tales, al menos desde su

perspectiva social. Y es que, en muchas ocasiones, no responden a un crecimiento orgánico de la ciudad, sino que son el resultado de las peculiares características de ésta en relación con su evolución urbana reciente. Esta -como ya ha quedado explicitado- no produjo globalmente un crecimiento en *mancha de aceite,* sino que generó un modelo de crecimiento *en racimo* siguiendo las principales vías de acceso a la ciudad, creando así unidades que surgieron aisladas y propiciando la creación de grandes espacios intersticiales.

Este modelo intentó ya ser corregido por el PGOU de 1986, de forma que muchos de los nuevos *barrios* se constituyeron -ya en origen- como piezas de un puzle que hay que ir completando para conseguir un espacio urbano coherente. Es decir, son fragmentos proyectados para macizar los espacios que la ciudad fue dejando vacíos en su crecimiento, y que se incardinan entre los previamente existentes, con lo cual -ya desde su origen- la idea de barrio queda muy difuminada.

Características generales y fundamentos del reciente crecimiento urbano de la Ciudad

Parece evidente que el modelo seguido por el reciente crecimiento periférico de la Ciudad es el responsable de las características que definen a las nuevas piezas urbanas y, por ende, a ella misma en la actualidad.

Basta observar el plano de Córdoba para darse cuenta que mientras determinadas zonas han fosilizado su crecimiento o permanecen estacionarias, otras han experimentado un crecimiento pujante. Estas, de manera planificada, pero también siguiendo la tendencia *natural* del crecimiento de la Ciudad -cuyas causas ya han quedado explicadas- se localizan en los distritos Norte Sierra, Noroeste y Poniente.

De manera general, los barrios surgidos de los últimos impulsos urbanizadores son el resultado de la planificación cualitativa y la apuesta por mejorar la ordenación territorial de la Ciudad. Sin duda, el crecimiento hacia Poniente ha sido el más poderoso experimentado por ésta a partir de la inicial planificación del PGOU de 1986 y su desarrollo en el de 2001. El objetivo estaba claro: Compactar y dar coherencia a un espacio urbano que había nacido fragmentado y

desarticulado por el modelo de crecimiento en *racimo* que la Ciudad había tenido desde principios de la segunda mitad del siglo XX. Y había que hacerlo hilvanando las nuevas piezas con los núcleos preexistentes, que en este sentido debían de actuar de anclaje de referencia para crear un espacio urbano continuo, heterogéneo pero correctamente estructurado.

En el caso de la expansión hacia el norte, lastrada secularmente por la barrera del trazado del ferrocarril, había que resolver la conexión de las dos márgenes que la flanqueaban, lo que se resolvió satisfactoriamente a través de la ejecución del **Plan Renfe**, sobre todo en el tramo entre la Glorieta de Almogávares y la nueva Estación, gracias al soterramiento de la vías del tren. Este ancho vial creará un escenario urbano totalmente nuevo y de gran calidad, casi emblemático, al que de manera casi inmediata comenzarían a trasladarse funciones propias del Centro urbano, del que pronto se convierte en su proyección, sobre todo en el tramo de la Avenida de la Libertad. Sin embargo, por sus características espaciales (excesiva extensión longitudinal, articulación por una vía circulatoria de gran capacidad y de uso general para la Ciudad, que sigue actuando de frontera visual en sentido transversal, y el estar constituido por diferentes segmentos que sellan los bordes septentrional y meridional -según el caso- de barrios de ubicación antigua) no podemos adjudicarle el título de barrio.

Desde este nuevo espacio, que conectó eficientemente la Ciudad en sentido oeste-este, había que articular la zona norte y noroeste de la misma a partir de las piezas preexistentes (Valdeolleros, Santa Rosa, Huerta de la Reina, Margaritas, Las Moreras, Parque Figueroa y San Rafael de la Albaida), hasta anclar la nueva ciudad a la zona residencial del Brillante -por un lado- y proyectarla hacia el oeste -por otro- para buscar el encuentro con otra área hasta entonces dislocada del resto de la ciudad: la constituida por los barrios de Miralbaida, Electromecánicas, Parque Azahara y Palmeras.

Paralelamente, pero en el flanco sur de la barrera del ferrocarril, también se apuesta por la expansión de la ciudad hacia el oeste, pero en este caso el crecimiento es más orgánico y se contempla como un simple estiramiento de la Ciudad en esa dirección, sobre todo en el Polígono de Poniente Norte, a partir de la referencia de Gran Vía Parque, lo que dará como resultado el desarrollo del **Polígono de Poniente,** que

acaba constituyendo un moderno *ensanche* de amplios viarios, espacios abiertos, construcciones de calidad donde no se descuidan los aspectos formales procurando una cuidada estética, dotaciones suficientes y equipamientos que acabarán siendo emblemáticos.

En este caso, el anclaje con la ciudad previamente consolidada lo proporcionan las piezas de Huerta de la Marquesa, Olivos Borrachos y la zona noroeste de Parque Cruz Conde en su confluencia con el Parque de las Avenidas. Pero a su vez, esta nueva zona de expansión se liga con el pujante distrito noroeste a partir de la Glorieta de Ibn Zaydun y el paso elevado sobre la vía férrea que, al enlazar con la Avenida de Arroyo del Moro, crea una conexión que sin solución de continuidad conecta Vista Alegre con la zona de El Tablero.

Por último, en la zona de Poniente Sur se combinaron operaciones de relleno, como la del desarrollo del barrio de Vista Alegre para enlazar con la zona noroeste de Parque Cruz Conde, con el proceso de macizamiento del espacio en torno a este barrio de implantación más antigua, cuyos bordes meridional y occidental quedaron sellados al alojar importantes equipamientos de la Ciudad (hospitales, zonas deportivas…)

Vistas las líneas generales de la más reciente expansión de la Ciudad conviene concretar ahora el análisis de los más importantes barrios surgidos de este último impulso urbanizador para entender así las claves de su origen y sus más significativas características urbanas.

Los nuevos barrios del distrito norte

En esta ubicación geográfica, la necesidad de enlazar los barrios consolidados al norte del ferrocarril con el Brillante, un espacio de enorme atractivo para el imaginario colectivo de los cordobeses y, por tanto, muy demandado, hizo que éste sirviera de referencia para las primeras actuaciones.

Así, la falta de una estructura clara, derivada del minifundista proceso urbanizador de esta zona, llevó al P.G.O.U de 1986, a partir del reconocimiento de su valor como sector residencial de baja densidad y desde el eje del modelo de vivienda unifamiliar aislada, a actuar sobre su borde suroccidental con el objetivo declarado de reordenar el espacio y engarzarlo adecuadamente con el resto de la ciudad. El instru-

mento utilizado fue el proporcionado por un Plan Especial y un conjunto de 23 Unidades de Actuación.

A partir de aquí, se va a plantear un modelo de crecimiento cimentado en urbanizaciones de calidad que responderían a promociones programadas. Producto de esa labor son los barrios-urbanizaciones de El Tablero y El Patriarca, percibidos popularmente por sus características y ubicación como apéndices del Brillante.

El Tablero se sitúa en el borde meridional del Brillante y sus límites derivan de los establecidos para el Plan Parcial que aprobado en 1978 le dio origen, a saber: Por el norte lo configura la Avenida de la Arruzafa, al este, la Avenida del Brillante; al sur su definición viene determinada por la presencia del Canal del Guadalmellato, que impedía de facto su mayor expansión por esta área; y al oeste, y tradicionalmente, su demarcación quedó trazada por la calle Barón de Fuentes de Quintos.

En su concepción se planeó una pieza que tenía como una de sus principales características la necesaria adaptación a la topografía del terreno, evidenciada en el trazado de sus viales, diseñados para adaptarse a las curvas de nivel. El resultado inmediato fue la aparición de parcelas caracterizadas por su irregularidad. La tipología propia de las construcciones de este barrio fue la de casas unifamiliares aisladas, y su equipamiento más reconocido y emblemático, el popular circuito del Tablero, acabó constituyendo el centro y referente del mismo. (García; Martín; Ocaña; Toledano. 2005)

La evolución demográfica de esta pieza urbana es muy distintiva: en 2004 tenía unos 1.000 habitantes, con la peculiaridad de que más del 11% de los mismos superaban los 65 años; en 2015 eran ya poco más de 800 y en 2019 tenía 734 habitantes, es decir, que con aparente sorpresa ha sufrido en este periodo una reducción de casi el 29% en su población, posiblemente en relación con su composición por edad.

Por su parte, **El Patriarca** se sitúa al noroeste de la ciudad, ocupando el espacio del *piedemonte* del sector de la Sierra que sirve de telón de fondo a la Ciudad. Fue el PGOU del 58 el que calificó parte de la antigua finca de El Patriarca como suelo urbanizable. Más tarde, la redacción del Plan Parcial "El Tablero" -aprobado en 1978- contempló una superficie residencial de casi un millón de m^2, sobre la que se construirían 686 viviendas unifamiliares aisladas, con unas parcelas

mínimas de 1250 m^2. En 1981 se realizarían las primeras segregaciones en la finca de referencia, para después proceder a urbanizar las primeras piezas (San Humberto, San José y Santo Tomás), si bien una manzana se había ya urbanizado previamente. Más tarde se acometería la urbanización de otras ocho, resultando en total nueve manzanas de exclusivo uso residencial y tres espacios destinados a zonas verdes. (García; Martín; Ocaña; Toledano. 2005)

Con el último Plan General de Ordenación Urbana el barrio creció con la urbanización de nuevas parcelas al oeste de sus límites, con el objetivo de sellar definitivamente el borde con la Sierra. En general, la tipología edificatoria de las viviendas que configuran el barrio no difieren mucho de las que caracterizan a casi todo el Brillante: predominio de las viviendas unifamiliares aisladas y las adosadas unifamiliares, aunque en general con parcelas de menor extensión respecto a éste.

La Asomadilla puede considerarse también resultado de una actuación de relleno urbanístico, a lo que une su papel de pieza de articulación urbana, pues su desarrollo ha permitido solucionar con éxito la conexión de la zona norte de los barrios de Valdeolleros y Santa Rosa con el borde suroriental de El Brillante. Pero también, a través del Parque de La Asomadilla, ha ayudado a hilvanar esta parte de la ciudad con el antiguo núcleo del Barrio del Naranjo y, a través del barrio de El Camping, ha creado una franja que sin solución de continuidad se extiende de oeste a este, desde S. Rafael de la Albaida hasta Mirabueno, cohesionando así toda esta zona del Distrito Norte. (García; Martín; Ocaña; Toledano. 2005)

La Asomadilla ha dado cabida a un vecindario de clase alta y media alta, en un modelo de distribución espacial en el que buena parte del norte y oeste presenta un aspecto morfológico muy similar al del Brillante, con el que en origen estuvo conectada. No obstante, la morfología constructiva depende de la zona: Por un lado las viviendas unifamiliares aisladas con jardín; por otro -en torno a la Avenida Escultor Ramón Barba- se ubican viviendas unifamiliares adosadas; sin faltar -en el borde sur- conjuntos residenciales de vivienda plurifamiliar. Todo ello en base a una característica común, la de un parcelario bastante irregular que vino determinado por la complejidad topográfica y la necesidad de adaptación de los viales a la misma.

La última nueva célula a la que nos referiremos en el Distrito Norte es la de **Mirabueno**, ubicada en el Distrito Norte Sierra, al este del tradicional y antiguo núcleo de El Naranjo, un barrio popular surgido en las décadas 20 y 30 del pasado siglo para dar cabida a una parte de la abundante población inmigrante que en esa época arribaba a la ciudad (Ruiz, 1992).

Este nuevo barrio, que en 2019 alojaba ya a algo más de 2000 personas de un perfil económico medio-alto, fue el resultado de la ejecución del Plan Parcial del Sector N-1 (P.P. N-1), que desarrolló las determinaciones contenidas en el documento de Revisión-Adaptación del PGOU de Córdoba de 2001. En este se delimitaban unos 416.000 m^2 de suelo en el entorno de la finca Mirabueno, transformando su condición inicial de no urbanizable, que les adjudicó el PGOU de 1986, a la de urbanizable programado. El espacio estaba delimitado por la entonces ya en desuso línea férrea que conducía a Cerro Muriano y por la Avenida Madres Escolapias. Se trataba de terrenos que habían soportado un exclusivo uso rural y carentes de infraestructuras, ocupados -al margen de las edificaciones del cortijo Mirabueno y algunas otras ubicadas al sur, en relación con un haza de viñedo- por matorral, pastizales y cultivos marginales. La propiedad de los terrenos se repartía entre cinco propietarios, siendo tres de ellos empresas de construcción (Construcciones Marín-Hilinger, Arenal 2000 y Promicor). (GMU Planes Parciales, 2003)

El Plan Parcial PP N-1 respondía a los fundamentos del Nuevo Planeamiento General que inspiraban el PGOU de 2001, al configurarse como una nueva extensión residencial cuyo objetivo era no sólo responder a la necesidad de dotarse de suelos aptos para la edificación de viviendas, sino también, y sobre todo, ejecutar una operación puntual de reequipamiento de un barrio de ubicación antigua como El Naranjo.

En este sentido, Mirabueno participaba del doble objetivo de hacer posible la planificación de un crecimiento de la ciudad *equilibrado espacialmente* y el de procurar la *diversificación de la oferta tipológica y el planteamiento de nuevas alternativas residenciales*. En este caso la pieza de anclaje a la ciudad consolidada era el Barrio del Naranjo, al que Mirabueno sellaría en su borde oriental, a la vez que -en una acción simbiótica- ayudaría a resolver sus problemas de déficit de

equipamientos. Para conseguir ambos objetivos se pretendía partir de la correcta ordenación de espacios libres, de una propuesta de edificación en conexión lógica con la que subyacía en el Planeamiento General y de un diseño de viarios que permitiese la correcta interconexión entre Mirabueno y El Naranjo y que mejorase la accesibilidad de todo este sector de la ciudad. (GMU Planes Parciales Texto refundido Plan Parcial del sector N-1 (PP N-1).

Este último objetivo -que tenía también mucho de operación de sellado- se consiguió a través de una doble intervención de planificación urbanística. Por un lado, disponiendo en el borde oriental del nuevo barrio un arco viario que enlazaría, tanto con los viales previamente existentes (Avenida Paula Montal) y la red viaria del futuro Plan Parcial P.P. N-2 Huerta Saldaña, con la planeada Ronda Norte a través de una glorieta. Por otro lado, haciendo que el segmento del Sistema General Viario que correspondía a esta zona (la Ronda Norte) se concibiese como un tramo del llamado Paseo Norte, al que este sector contribuiría, sobre todo, con el Parque de la Asomadilla -eje principal de las Zonas Verdes Locales del P.P. N-1. Con ello, además, quedaría cerrado el anillo periurbano que el planeamiento de la ciudad concibió.

Por su parte, y en relación con las tipologías edificatorias, se establecía la posibilidad de definir una ordenanza Ciudad Jardín específica de este Plan Parcial, que contemplaba el uso exclusivo de la tipología de manzana cerrada -con altura de planta baja más dos para usos residenciales unifamiliares- para el sellado de las manzanas occidentales, colindantes al barrio del Naranjo, envolviendo así las edificaciones existentes e integrándolas en la nueva ordenación. En parte, la elección de la tipología edificatoria pretendía que este sellado se hiciese sin introducir discontinuidades excesivamente marcadas.

El Plan Parcial fijó un techo máximo edificable para el sector de 124.814 m^2, sobre una superficie total de 416.000 m^2. En la zona central del espacio a construir se aplicaría la ordenanza Unifamiliar Adosada, en una manzana de 13.400 m^2, permitiendo un techo máximo edificable de 7.034 m^2, lo que correspondía a un máximo de 74 viviendas unifamiliares adosadas desarrolladas en proyectos unitarios con zonas comunes.

Al final, el proyecto se materializó en 450 viviendas unifamiliares repartidas en 14 manzanas, que siguen la tipología de vivienda unifa-

miliar adosada de planta baja más dos, con piscina y zonas deportivas, que se han completado en su borde occidental -el más cercano a El Naranjo- con viviendas colectivas plurifamiliares en bloque siguiendo la ordenanza de Manzana Cerrada y con una limitación de altura a tres plantas, concebidas como *fórmula de límite* con el tradicional barrio, de tal forma que debía incluso compartir las mismas características socioeconómicas.

En cuanto al uso comercial, se situó sobre la manzana 19, con algo más de 3.200 m^2 de máximo adjudicado, ubicado en conexión con las zonas verdes del sector y en la cercanía del arco viario propuesto para conectar con la Ronda Norte.

En conclusión, el Plan Parcial que daría a luz al nuevo barrio vino a implementar los propios objetivos ya establecidos para esta zona en el PGOU: sellar la trama residencial y viaria del Barrio del Naranjo en su borde este e incrementar su oferta dotacional y de espacios libres, paliando así la anemia que en este sentido caracterizaba al barrio desde sus orígenes, pero a la vez los imbuía en los propios objetivos que inspiraban el nuevo planeamiento general.

Especial interés tiene el tratamiento que se le daba a las zonas libres. Así, el 40% de la superficie total del sector se adjudicó a espacios libres de uso y dominio público (zonas verdes y áreas recreativas), destacando el gran parque de La Asomadilla, ubicado entre la red ferroviaria abandonada y el arco viario propuesto por el Plan Parcial. El parque debía además conectar el futuro Plan Parcial N-2 y el Plan Especial Maimón con el Paseo Norte, vinculado al anillo periurbano de la Ciudad. Además, también se contempló la integración en las zonas verdes proyectadas de la antigua conducción de aguas y los restos de la antigua cantera allí ubicada.

Las nuevas piezas del distrito noroeste

Sin duda, el espacio más transformado por la aparición de nuevos barrios es el del Distrito Noroeste. Hasta hace bien pocos años, el plano de Córdoba presentaba para esta área una imagen muy peculiar: un trozo de ciudad fragmentada, plagada de discontinuidades y piezas mal conectadas como consecuencia de una muy deficiente articulación. Era un espacio urbano en apariencia inconcluso, donde algunas

de sus piezas no parecían responder a ninguna lógica urbanística, más al contrario, parecían dispuestas aleatoriamente y de manera independiente al núcleo urbano, con el que no parecían mantener demasiados vínculos funcionales.

Además de la casi inexistente articulación de sus partes, el espacio del Distrito Noroeste sufrió desde su origen las consecuencias de la presencia de importantes barreras físicas, sobre todo el trazado ferroviario, que añadía al problema de falta de cohesión interna el del aislamiento del resto de la Ciudad. Pero en muy pocos años, los efectos de la planificación urbana vinieron a modificar sustancialmente el panorama, de manera que el crecimiento residencial, y su proyección hacia el oeste, en una admirable labor de macizamiento y cosido de los huecos y piezas que antes conformaban un espacio, en apariencia a medio construir, terminaron dando coherencia y continuidad a esta zona de la Ciudad.

Comenzaremos el análisis de la misma con el barrio de **La Arruzafilla**, que aunque ubicado en el distrito noroeste, puede considerarse orgánicamente como otra de las piezas de reciente creación que participa del macizamiento del espacio entre los barrios de la primera corona al norte del ferrocarril y la zona de El Brillante.

La pieza, producto del Plan Parcial MA-1, actúo de bisagra entre un barrio de implantación antigua, como las Moreras, y la zona de relleno de la parte baja del Brillante, concretamente del barrio del Tablero, del que queda irremediablemente separado por el canal del Guadalmellato. (García; Martín; Ocaña; Toledano. 2005)

Entre los objetivos que se planteaba el Plan parcial MA-1 para el espacio sobre el que se debía actuar, destacan los de *rellenar un espacio urbano deshabitado situado entre núcleos de población* distanciados*; integrar y consolidar el barrio de Las Moreras, entonces marginado al constituir un borde desconectado, mejorando su imagen urbana y posibilitando la unión de la zona con la residencial de El Tablero,* ya que otro de sus objetivos era completar y dar continuidad a las vías planteadas en el Plan Renfe, a través de sus conexiones con los barrios de Las Margaritas y El Brillante, así como su unión con el Polígono de Poniente. (GMU Planes Parciales, 1991)

Aunque no existe frontera visual perceptible con el barrio de Moreras, si se hace evidente una radical separación de ambas piezas. Y es

que frente al modelo casi monolítico del primero, Arruzafilla constituye una realidad variopinta, objeto de intervenciones puntuales de iniciativa privada. Ello produce vivos contrastes morfológicos entre los populares patios de Moreras y las urbanizaciones residenciales de bloques de orden abierto con zonas ajardinadas y piscina de Arruzafilla.

Las construcciones más antiguas fueron la de los edificios más cercanos a la Avenida del Brillante, mientras que el resto surgirá tras la ordenación y urbanización de los terrenos colindantes con el más conocido equipamiento del barrio, el Centro Comercial Carrefour-Sierra, a partir del P.G.O.U de 1986, generando un espacio vertebrado por amplias calles que se cruzan perpendicularmente formando manzanas, en general rectangulares, y donde las edificaciones de mayor calidad y más cuidada estética se ubican en la zona norte.

Como en casi todos los nuevos barrios, su progresivo desarrollo y la llegada de población joven en edad de procrear, determinaron un pujante comportamiento demográfico, de tal manera que entre 2004 y 2019 se ha produjo un aumento de su población del 80%, hasta alcanzar los 7.600 habitantes.

La referencia más excéntrica para llevar a cabo la labor de *relleno* urbanístico del distrito noroeste fue la del barrio de **San Rafael de La Albaida.** Este tuvo su origen en la segunda mitad del siglo XX, en un espacio perteneciente al antiguo señorío de la Albaida, el cortijo de Turruñuelos, ocupado inicialmente por una población de bajo nivel de renta que configura una pieza urbana de pequeña dimensión, seccionada por el Canal del Guadalmellato -que la dividía en dos mitades- y desconectada del continuo urbano de la ciudad, a la que quedaba enlazada a través del eje de la Carretera de Trassierra. Se configuraba así como un núcleo rururbano de la periferia cordobesa, donde se entremezclaban características rurales y urbanas, como demuestra el hecho de que, junto al uso residencial, tenía gran peso la presencia de una agricultura periurbana. (Rivera, 1992)

Las edificaciones se llevaron a cabo, en principio, al margen de cualquier tipo de ordenación y con bajas calidades, lo que unido a su carácter muy periférico y la notable presencia de usos rururbanos, mantuvo a este núcleo inicial aislado de la ciudad y con un carácter casi marginal. Este se mantuvo hasta que en 1982 el Ayuntamiento aborda un "*Estudio para la delimitación del suelo urbano de las*

pedanías y barriadas periféricas de Córdoba", donde se constatan y ponen de relieve las deficiencias del núcleo y la práctica inexistencia en él de equipamientos, a pesar de lo cual el PGOU del 1986 no planteará la necesidad de elaborar ningún tipo de planeamiento en la zona.

Por el contrario, el actual Plan General de Ordenación Urbana si consideró la necesidad de una profunda intervención a través del Plan Parcial de San Rafael de la Albaida (PPSRA), uno de cuyos objetivos era *ampliar y consolidar la barriada posibilitando su conexión con áreas cercanas a través de los futuros planes parciales y de su propio entorno* (GMU Planes Parciales), lo que se ha llevado a cabo, entre otros, ampliando la extensión del mismo (por ejemplo, urbanizando la parcela de Turruñuelos). Todo ello ha cambiado la inicial fisonomía del barrio, a lo que también ha contribuido la puesta en ejecución de otros importantes planes parciales en sus cercanías.

El barrio lo conforman dos extensas áreas de manzanas regulares y calles trazadas a cordel, notoriamente separadas por el canal del Guadalmellato. El que podría considerarse núcleo original está constituido por viviendas unifamiliares, de una o dos plantas y -a menudo- con patio o huerto trasero, siendo frecuentes las de autoconstrucción, que se fueron adosando entre sí hasta formar pequeñas hileras de calles. No será sino a partir de los años noventa cuando se produzca una profunda renovación de la edificación, con la construcción -sobre todo- de viviendas unifamiliares adosadas de dos plantas. Recientemente se ha potenciado el atractivo del barrio como lugar de residencia, sobre todo tras su práctica conexión con las nuevas zonas de expansión de Turruñuelos.

Precisamente en la proximidad de éstas encontramos una de las últimas zonas urbanas en desarrollarse, a partir del Plan Parcial O-4, la denominada **Cortijo Del Cura**. El P.P. O-4, aprobado en mayo de 2004, tenía como principal objetivo establecer la ordenación de una pieza de casi 240.000 m^2, situada al norte de la ciudad y perimetrada por los terrenos delimitados por la Ronda de Poniente-Tramo Norte, al norte y al oeste; el barrio de ubicación antigua de Parque Figueroa, al sur; y por la Avenida Cañito Bazán, al este.

La pieza es perfectamente reconocible en el plano por su esquema radial, estructurado en torno a un punto central que parte de la Glorieta

Amadora, actuando como rótula articuladora de las piezas vecinas: Parque Figueroa, Arruzafilla, zona norte de Arroyo del Moro, San Rafael de la Albaida, Turruñuelos y El Patriarca.

Como en otros muchos casos, el PGOU concibe esta pieza desde su voluntad de consolidar el modelo de ciudad, creando un sector de extensión residencial que rellenase los vacíos existentes entre los barrios de ubicación antigua, los últimos crecimientos de la misma y sus nuevos sistemas viarios, *conectando las tramas urbanas y urbanizables colindantes.* En este sentido se consideraba esencial integrar la nueva ordenación con el Parque Figueroa, sustituyendo su único acceso originario por múltiples conexiones. (GMU Planes Parciales PP. O-4, 2004)

Además, el Plan Parcial del sector PP O-4 se planteaba otros dos objetivos: La integración en la ordenación de la Carretera de Trassierra, considerada como un eje histórico importante de la ciudad en su papel de conexión con la Sierra, y que había de adecuarse al nuevo crecimiento urbano por esta zona; y *el criterio de transparencia en la ordenación,* procurando salvaguardar la limpieza de la perspectiva de la falda de la Sierra y proponiendo la creación de un eje verde orientado hacia las Ermitas.

Aprovechando la cercanía de dos importantes centros comerciales el Cortijo del Cura se está constituyendo en una de las zonas residenciales de reciente formación más valoradas, constituida por viviendas -la mayoría- de renta libre, aunque también ha contando con la promoción pública de VIMCORSA, que ha construido viviendas VPO en la zona.

Por su parte, el barrio de **Arroyo del Moro** se ubica en el corazón geográfico del distrito noroeste. Su origen urbanístico está en la apertura de la avenida que le da nombre, como prolongación hacia el norte de Gran Vía Parque. Su objetivo era evidente: completar una arteria de primer orden en sentido norte-sur para articular de una manera más correcta la periferia occidental cordobesa. (García; Martín; Ocaña; Toledano. 2005)

Los inicios del barrio enlazan con el PGOU de 1986, concretamente con la ejecución del Plan Parcial MA-2 (1990), programado en el primer cuatrienio del Suelo Urbanizable del mencionado PGOU y cuyo objetivo era *consolidar un vacío intersticial* y, por tanto, ayudar a *restañar* urbanísticamente la Ciudad. (GMU Planes Parciales PP

MA-2, 1990). En este sentido, ayudó a engarzar distintas piezas de Margaritas y, a su vez, macizar el espacio y sellar el borde oeste de la Colonia de la Paz. De hecho, los primeros edificios construidos -en los últimos años del siglo pasado- se corresponden con los situados en la zona oriental del barrio, cercanos a la Glorieta de Ibn Zaydun.

Más tarde, la ejecución del Plan parcial MA-3 (1994) proyectó el desarrolló del barrio más hacia poniente, procediéndose entonces a la urbanización de una superficie de 30,29 hectáreas, con el objetivo -entre otros- de macizar esa zona de la ciudad *mediante la conectividad con las zonas urbanas más próximas, Barriada del Parque Figueroa y Sector MA-2, tanto a nivel viario como tipomorfológico de la edificación.* (GMU Planes Parciales P.P MA-3, 1994)

Las primeras construcciones perfilaron los bordes de la avenida y las proximidades de las glorietas de Ibn Zaydun y Amadora, pero su expansión más vigorosa se ha dado hacia el oeste, hasta quedar engarzado con el antiguo barrio de Parque Figueroa.

El desarrollo de este barrio, por otra parte, ayudó a colmatar el fragmentado espacio occidental de la Ciudad, al rellenar el espacio vacante existente entre Parque Figueroa y Margaritas-Colonia de la Paz, eliminando el carácter aislado del primero y poniendo las bases de la proyección urbanizadora prevista hacia el oeste, en un intento de macizar la ciudad por esta zona y darle continuidad espacial hasta enlazar con sus núcleos más excéntricos (Miralbaida, Electromecánicas, Parque Azahara y Palmeras)

La tipología edificatoria es bastante diversa, y junto a edificios de 4 a 6 plantas, muchos de los cuales configuran complejos residenciales cerrados, con piscina comunitaria y equipamientos deportivos, encontramos también casas unifamiliares adosadas de dos plantas, ubicadas en el paseo central de la zona occidental del barrio, entre las calles Isla de Lanzarote e Isla del Hierro.

Puede considerarse que el barrio está bien dotado de zonas verdes y equipamientos generales, lo que sin duda ha ayudado a atraer a un vecindario con un perfil socioeconómico de clase media. Su población ha crecido exponencialmente desde su origen de la mano de su expansión inmobiliaria, al pasar de los poco más de 3.000 habitantes en el año 2003 a los casi 15.000 en la actualidad.

El último de los nuevos barrios ubicados en el distrito Noroeste, concretamente en su ángulo sur-oeste, al que nos referiremos es el de **Huerta de Santa Isabel.** Sus límites los constituyen el trazado ferroviario y el antiguo núcleo de Las Delicias, al sur; el barrio de Arroyo del Moro, al este; el de Parque Figueroa, al norte; y un tramo del trazado de la Ronda oeste.

Su origen proviene del P.G.O.U de 1986, que lo recogía como Plan Parcial E-1, heredado por el último Plan General, que lo denominó Plan Parcial 07. Se planeó sobre una extensión de 375.000 m^2 en la que se tenía previsto la construcción de 1.690 viviendas, aunque más tarde, como resultado del desarrollo del Plan Parcial O3 Huerta de Santa Isabel, quedó ampliado hasta los 404.000 m^2.

La Memoria Justificativa del Plan establecía como principales objetivos, por un lado el de *la consolidación y mejora cualitativa de la imagen urbana de la zona de poniente en un emplazamiento óptimo por su topografía y su favorable localización en relación con las estructuras viarias de la ciudad.* Por otro lado se refería a *la singularidad cuantitativa de la respuesta a la demanda de vivienda protegida en cumplimiento de las condiciones urbanísticas establecidas en el PGOU y en el Plan de Sectorización.* (GMU, Planes Parciales. Plan Parcial O-3, 2006)

En relación con esto último, la promoción principal corrió a cargo de la Empresa Pública de Suelo de Andalucía, Procórdoba y los antiguos propietarios del sector: Arenal 2000, Huerta de Santa Isabel S.A. y Fomento inmobiliario de Córdoba, estando previsto la construcción de 2.900 viviendas, casi el 50% de ellas de protección oficial.

Tipológicamente este espacio acoge edificaciones de hasta seis plantas, con zonas ajardinadas en parcela privada, si bien en los espacios *anexionados* posteriormente al Plan, las viviendas se corresponderán, bien con la tipología de Colonia Tradicional Popular, bien con la plurifamiliar aislada de hasta seis plantas, con posibilidad de desarrollar usos comerciales e incluso industriales.

Como barrio joven, y en su proceso de constitución, Huerta de Santa Isabel ha mostrado un enorme vigor demográfico, pasando de algo menos de 4.000 personas en 2004 hasta los casi 11.000 habitantes en 2019, lo que supone un notable incremento del 178% de su población.

La expansión por el Polígono de Poniente

Con respecto a los barrios de Poniente, sólo mencionaremos -por su especial significación- Dos sectores de la ciudad. El Polígono de Poniente y el *Nuevo Zoco.*

El denominado **Polígono de Poniente** responde al desarrollo de una unidad espacial casi unitaria y muy homogénea, resultado en este caso del estiramiento del casco urbano hacia el oeste, siguiendo como eje articulador principal la Avenida de Manolete. El desarrollo se produjo por fases: En los años 80 el barrio se expande hasta la Avenida del Lagartijo, y a partir de los 90 se proyecta hasta alcanzar el límite de la calle Escritor Conde de Zamora. Es ahora cuando se construye el equipamiento que acabará siendo seña de identidad del barrio, el centro comercial Zoco. (García; Martín; Ocaña; Toledano. 2005)

Encontramos aquí un área eminentemente residencial, desarrollada mayoritariamente por la promoción privada y caracterizada morfológicamente por un plano de acusada regularidad, diseñado por amplias avenidas, y el predominio de viviendas plurifamiliares de gran calidad, a menudo conformando conjuntos residenciales que acogen en su interior jardines e instalaciones deportivas privadas. Es, además, una zona con abundancia de espacios abiertos, zonas verdes y equipamientos, muy bien valorada por el resto de la ciudad y que, por otra parte ha venido -por su cercanía- a paliar algunos problemas de congestión de una parte de Ciudad Jardín.

Acoge una población de rentas medias y medias altas, atraída por un espacio de favorable ubicación y altamente valorado, donde la vivienda alcanza precios elevados. Quizás ello explica que, pese a tratarse de una zona de nueva creación, ya en su origen estuviese dominada por una población concentrada en los grupos de edad superiores a los 35 años, lo que justifica que comience ya a manifestar los primeros signos de envejecimiento demográfico.

Por su parte, la zona del **Poniente Sur Nuevo Zoco** es una reciente pieza urbana todavía en construcción mediante la aplicación del Plan Parcial O-7 Nuevo Zoco. Se trata de un vasto terreno de más de 353.000 m^2 que el documento de revisión del PGOU calificó de suelo urbanizable programado y que tiene su instrumento de ordenación en el señalado plan parcial. Sus límites los constituye, la línea ferroviaria

y la carretera A-431 a Palma del Río, al norte; la carretera del Aeropuerto (N-437), al sur; la calle Escritor Conde de Zamora, al este; y un tramo del trazado de la nueva Ronda de Poniente, al oeste.

El Plan Parcial O-7 "Poniente Sur" se elabora con unos claros objetivos urbanísticos, entre los que destacan el de rellenar el espacio vacío surgido tras la ejecución de la Ronda de Poniente, macizando y sellando este sector occidental de la ciudad hasta alcanzar esta nueva infraestructura viaria, ello mediante el desarrollo de un nuevo sector de extensión residencial, adyacente en este caso al barrio del Zoco y el Polígono de Poniente. Pero, a la vez, se intenta dar pleno sentido a la Ronda de Poniente en este segmento al conectarla con las zonas recientemente urbanizadas a través de nuevos viales. Pretende el Plan, igualmente, favorecer el crecimiento de la ciudad hacia las nuevas unidades previstas por el PGOU en dirección a Poniente e impulsar la puesta en marcha de nuevas infraestructuras urbanas, *deficitarias o agotadas en la zona por las nuevas edificaciones.* (GMU. PP. O-7 "Poniente Sur")

Así mismo, es de interés resaltar que las justificaciones de la adaptación-revisión del PGOU para esta zona establecen -entre otras- la importancia de cuidar la periferia de la ciudad, abandonando el concepto de marginalidad que históricamente implicaba la creación de barrios alejados del centro. En este caso, además, y dada la ubicación de la pieza, no se renuncia a alcanzar valores de centralidad, apostando por la calidad constructiva en un marco de planeamiento minucioso y globalizador. (Domínguez, 2010)

Especial acento puede ponerse en uno de los objetivos que configuran la justificación del PP. O-7, este es el de *proporcionar una oferta de suelo, preferente en la elección de los ciudadanos, de acuerdo con los estudios de mercado y con los resultados de ocupación observados en esta zona*, añadiendo más adelante que supone una gran ventaja *las características de la propiedad del suelo, en manos de profesionales cualificados, lo que hace que la gestión de la urbanización se simplifique.*

Ello se entiende mejor sabiendo que el 95% de la propiedad de los terrenos correspondía a VIMPYCA, PRASA, EMFISA y FIRGA Y CONSTRUCCIONES S.A. Este hecho no es circunstancial, pues viene a poner de manifiesto la evolución en el modelo de producción de

la vivienda y la propia construcción de la ciudad. En este sentido, la promoción impulsada por pequeños agentes inmobiliarios o por la iniciativa pública, ha dado paso -en un contexto de concentración de los agentes económicos- a la actuación de grandes empresas constructoras que necesitan desarrollar operaciones inmobiliarias de calado para rentabilizar al máximo su inversión de capital. Para ello necesitan obtener gran cantidad de suelo libre a precio razonable, apostando así por la puesta en marcha de grandes promociones inmobiliarias en las principales áreas de nueva expansión de las ciudades, preferentemente en las zonas de expansión periférica, lo que conlleva -a la postre- la descentralización de determinadas funciones urbanas y, muy especialmente, de la residencial (Azcárate; Cocero; García; Muguruza; Santos. 2012)

Las parcelaciones: Un modelo problemático de expansión de la Ciudad

Más allá de la ciudad compacta encontramos todavía un nuevo modelo de expansión de la Ciudad, el de las parcelaciones desconectadas del continuo urbano, un modelo de honda problemática urbanística, económica, legal y social y que constituye un perfecto contrapunto a la aspiración de conseguir una ciudad cohesionada y correctamente articulada.

No podemos olvidar que Córdoba ha visto surgir y crecer en los últimos 40 años, y de manera muchas veces complaciente, este otro modelo de desarrollo residencial, surgido al margen de los procedimientos legalmente establecidos y animado -sin duda- por la escasa respuesta que en materia de control urbanístico ha encontrado durante años por parte de los poderes públicos, de forma que ha acabado adquiriendo una inusitada dimensión en el conjunto del término municipal.

El PGOU de 1986 reconocía la existencia de 21 parcelaciones ilegales en suelo no urbanizable. Dos años después, el Catálogo de Parcelaciones Urbanísticas de la Provincia elevaba el número a 36 y el avance de los trabajos de modificación del PGOU, en octubre de 1997, enumeraba las parcelaciones/urbanizaciones del término, incluyendo las ubicadas en suelo urbano o urbanizable, elevando ya entonces el número a 75. (García; Martín; Ocaña; Toledano. 2005)

Más recientemente, el PGOU reconoce la existencia de 12 de éstas parcelaciones construidas en suelo urbano y otras 40 en suelo urbanizable programado y no programado, que reúnen más de 6.000 viviendas regularizables. Pero el problema se ahonda con el hecho de que existen otras 4.500 viviendas repartidas entre 21 parcelaciones en suelo no urbanizable con parcelación -entre ellas las que se localizan en el ámbito del Plan de Especial Protección de Medina Azahara- y 19 más que están en suelo no urbanizable de especial protección. Esto supone un total de 92 parcelaciones.

Estas obedecen a un modelo basado en un crecimiento disperso y falto de regulación que acaba generando nuevos y preocupantes problemas, ligados a un creciente coste de acceso a los equipamientos y servicios públicos que desemboca en una situación que tiene que considerarse incompatible con la sostenibilidad.

Esta se deriva del aumento desmesurado del suelo urbanizado, la dependencia del vehículo privado, el aumento de las emisiones contaminantes, la sobrecarga en los accesos a la ciudad, la necesidad de aumentar las infraestructuras de transporte, el mayor consumo de agua y energía, el sobrecoste en la prestación de servicios públicos que se repercuten al ciudadano o producen un grave quebranto a las arcas municipales, la sobreexposición a negativos fenómenos naturales como inundaciones o deslizamientos de tierras, la desestructuración de los espacios naturales o el impacto negativo sobre zonas de alto valor cultural o arqueológico. En definitiva, que esta expansión residencial en forma difusa, por el notable incremento de recursos y costes que supone y por los problemas y disfunciones que causa sobre el territorio, resulta claramente insostenible.

El problema es especialmente preocupante en el espacio de la Sierra, lo que obligó a redactar un Plan Especial con el objetivo declarado de *proteger los valores naturales existentes en la Sierra de Córdoba y de ordenar adecuadamente este vasto espacio donde han proliferado diversos usos y actividades de los que algunos pueden considerarse compatibles con la necesaria protección de dichos valores (usos recreativos localizados) y otros resultan totalmente inadecuados y muy impactantes (parcelaciones ilegales).* (G.M.U. Plan Especial de la Sierra.)

Uno de los problemas derivados de la proliferación sin control de las parcelaciones es el de *la incontenible extensión de las áreas residenciales de baja densidad. Si la intensidad residencial del suelo en El Brillante es ya casi cinco veces inferior al Centro Histórico (13%), desciende hasta el 4% en las parcelaciones más consolidadas de la Vega, generando un tejido híbrido que no alcanza cualidades estrictamente urbanas y cuya metástasis genera la denominada "ciudad difusa".*

Para hacer frente al problema que plantea este modelo de tejido residencial, el nuevo PGOU se plantea como objetivo, *por una parte asegurar las cualidades de continuidad urbana y adecuada inserción en la estructura urbana que ya planteaba el Plan de 1.986, pero, al tiempo, ofrecer una alternativa viable a los procesos de ocupación dispersa del territorio.* (GMU. PGOU´01. Capítulo II. El territorio: estructura y forma.)

Realmente estamos cayendo en una notable contradicción: mientras nos felicitamos porque la evolución urbana de Córdoba desde 1986 haya logrado solucionar el problema de la ciudad desestructurada, desarrollando un modelo compacto y coherente; alentamos que en el área periurbana se desarrollen formas de crecimiento urbano dispersas, faltas de planificación, de estructura y de servicios básicos que pueden acabar hipotecando gravemente el futuro de la Ciudad.

No parece admisible un impulso hiperurbanizador, consecuencia de un modelo urbanístico diseñado para lograr la máxima producción inmobiliaria, sin limitaciones de orden paisajístico, ecológico, urbano o social y -quizás- deberíamos aprender de los errores de un pasado cercano y poner límites a este patrón de expansión que tanto éxito social ha tenido. **(**Mella, 2008**)**

Una nueva ciudad, una nueva jerarquización y distintas estructuras socio-espaciales

Merece la pena, finalmente, llevar a cabo una reflexión sobre la constatación de que la creación de nuevas piezas urbanas, bien visibles en sus novedosas morfologías residenciales, ha contribuido también a modificar las estructuras socio-espaciales de la ciudad, hasta el punto

que ha provocado el rediseño de su espacio social, propiciando -al menos en parte- un reacomodo de los distintos grupos sociales.

En este sentido podemos decir que en las últimas décadas hemos asistido a la construcción de un nuevo espacio social, del que ha resultado un mosaico jerarquizado de áreas de composición socioeconómica bastante homogénea, y que se diferencian entre sí por los precios de la vivienda, que actúan así como *operador económico de selección*. (Diaz 2012). Este fenómeno, que no es nuevo, se agudiza sin embargo cada vez más, compartimentando la ciudad en nichos de escasa permeabilidad social definidos por el rango socioeconómico de sus residentes, lo que acaba afectando incluso a las relaciones funcionales entre sus partes.

En relación con este fenómeno parece evidente que las nuevas piezas, con su poder de atracción, contribuyen a dejar vacías miles de viviendas en barrios de implantación antigua, tanto en el Casco Antiguo como en el centro urbano y su primera corona, o en las antiguas periferias de la ciudad, allí donde se asentaron los grandes polígonos de vivienda de los años sesenta y setenta, las barriadas de titularidad pública y protección oficial. El fenómeno afecta incluso a barrios antes considerados casi de alto *standing,* pero que han ido perdiendo su atractivo a medida que han ido envejeciendo al mismo ritmo que su población, que desde hace tiempo permanece estacionaria o ha ido reduciéndose. Es significativo que del Censo de viviendas de 2011 se derivaba el dato de que en Córdoba capital casi 18.000 viviendas (17.615) se encontraban vacías. (INE, 2011)

En relación con lo anterior no podemos obviar que la creación de las nuevas áreas urbanas responde, en ocasiones, más a los intereses de los grandes promotores inmobiliarios, los propietarios de suelo y los particulares, que a las necesidades reales de expansión urbana de la ciudad o la falta de vivienda. En este sentido reseñamos otro dato para la reflexión: a finales de 2018, casi el 20% de las viviendas construidas en Córdoba desde 2008 permanecían vacías.

El efecto de la nueva jerarquización de la ciudad -que lleva más de un cuarto de siglo haciéndose patente- no deja de ser inquietante y debería movernos a la reflexión. No en vano, en los estudios de barrios vulnerables de Córdoba efectuados por el Ministerio de Fomento y el Instituto Juan de Herrera, y comparando datos estadísticos de los Cen-

sos de 1991, 2001 y 2011, se constata que en 1991 se delimitaron 15 barrios vulnerables en la ciudad, que estos eran ya 22 en 2001 y que descendieron a 19 en 2011. (Hernández; Matesanz; García (Dir.), 2015). Pues bien, absolutamente todos ellos correspondían a los barrios tradicionales de Córdoba antes de su última fase de expansión, e iban desde los que presentaban un grado crítico de vulnerabilidad -sobre todo Moreras, Palmeras y Polígono Guadalquivir- hasta barrios del Casco Histórico, pasando por los que fueron producto de los primeros ensanches o la mayoría de los que surgieron de las grandes promociones de vivienda, particularmente del período 60-75, en la entonces periferia de la ciudad.

La planificación urbana ha transformado positivamente la Ciudad, al menos en sus aspectos formales y estéticos; le ha dado coherencia y la ha hecho más racional, le ha concedido un aspecto más moderno y ha mejorado su funcionalidad. Digamos que ha tenido un enorme éxito en la recuperación y construcción de nuevo tejido urbano. Sólo queda esperar que lo tenga también en la revitalización del tejido social, porque como sostenía Jane Jacobs "*Las ciudades tienen la capacidad de proporcionar algo para todo el mundo, sólo porque, y sólo cuando, se crean para todo el mundo*".

Bibliografía

ALCÁZAR ALBAJÁR, G. (1990): La protección de los cascos históricos como herramienta de diseño urbano. Revista de urbanismo. nº 9, pp. 6-13 Madrid. Recuperado de https://www.coam.org/media/Default%20Files/fundacion/biblioteca/revista-urbanismo/docs/revista-urbanismo-n9-pag6-13.pdf

AZCÁRATE LUXAN, Mª V.; COCERO MATESANZ, D.; GARCÍA LÁZARO, F. J.; MUGURUZA CAÑAS, C.; SANTOS PRECIADO, J. Mª. (2012): Pautas del modelo de crecimiento urbano actual en el marco de la ciudad difusa. Rasgos básicos en las principales aglomeraciones urbanas de nuestro país. Recuperado de https://www.geogra.uah.es/simurban1/PDF/pdf_2012/primer_capitulo.pdf

CALDERÓN CALDERÓN, B. y GARCÍA CUESTA, J.L. (2005): Vaciar la ciudad para llenar la periferia: nuevas estrategias para

justificar la ciudad insostenible. Servicio de Publicaciones de la Universidad de León. Recuperado de https://buleria.unileon.es/bitstream/handle/10612/828/Basilio.pdf?sequence=1

DÍAZ ORUETA, Fernando. (2012). Periferias urbanas y reconfiguración de las políticas urbanas en España. *Gestión y política pública*, *21*(spe), 41-81. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-10792012000300002&lng=es&tlng=es

DOMINGUEZ ARES, C. (2010): Estudio medioambiental del PP. O-7. En PP. O-7 Poniente Sur. Memoria. Documento 7. Anexo 2. Recuperado de https://www.gmucordoba.es/documentos/Gerencia_de_Urbanismo/Informacion_Urbanistica/PLANEAMIENTO_VIGENTE/04.-%20PLANES%20PARCIALES/PP%20O-7%20(@)PONIENTE%20SUR(@)/A%20-%20MEMORIA/8%20DOCUMENTO%207%20-%20ANEXO%202.%20ESTUDIO%20MEDIOAMBIENTAL.pdf)

GARCÍA MOLINA, J. A. (1991): Aproximación al estudio del espacio periurbano cordobés, en AA.VV., *El término municipal de Córdoba*, Revista El Pregonero, nº 89, pp. 13-14. Excmo. Ayuntamiento de Córdoba.

____ (1994): Los barrios de la periferia cordobesa, en LÓPEZ, Antonio y VALLE, Bartolomé., *Córdoba Capital*. Vol. 3 *Geografía.* Córdoba, Caja Provincial de Ahorros de Córdoba, pp. 299-326.

____ (1994): El área periurbana, en LÓPEZ, Antonio y VALLE, Bartolomé., *Córdoba Capital*. Vol. 3 *Geografía.* Córdoba, Caja Provincial de Ahorros de Córdoba, 1994, pp. 299-326.

GARCÍA MOLINA, J.A.; MARTÍN LÓPEZ, C.; OCAÑA ORTIZ, J.; TOLEDANO RUBIO, M.: (2005) *Propuesta de nueva división territorial del municipio de Córdoba,* Excmo. Ayuntamiento de Córdoba.

GMU: Planes Parciales. Ayuntamiento de Córdoba. En https://www.gmucordoba.es/planes-parciales

GMU: Plan Especial de la Sierra. Recuperado de https://www.gmucordoba.es/urbanismo/sierra

GMU: P.G.O.U´01. Capítulo II. El Territorio: estructura y forma. Recuperado de http://www.gmucordoba.es/memoria/el-territorio-estructura-y-forma

HERNÁNDEZ AJA, A., MATESANZ PARELLADA, A., GARCÍA MADRUGA, C. (Dir.). (2015): Atlas de Barrios Vulnerables de España. 12 Ciudades 1991/ 2001/ 2006. Instituto Juan de Herrera. Madrid. Recuperado de http://oa.upm.es/34999/1/ATLAS_BARRIOS_VULNERABLES_2015_01.pdf

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. INEbase Censos de población y viviendas 2011. En https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?path=/t20/e244/viviendas/p06/l0/&file= 10mun14.px#!tabs-tabla

MELLA MÁRQUEZ, J.M. (2008): Explosión de la ciudad y ordenación del territorio en España: algunos apuntes. Clm.economía. Num 11, pp. 165-199. Universidad Autónoma de Madrid. Recuperado de http://www.clmeconomia.jccm.es/pdfclm/mella_11.pdf

RIVERA MATEOS, M. (1992): San Rafael de la Albaida, en AA.VV. *Barrios de Córdoba (I),* Revista El Pregonero, nº 93, p. 15. Excmo. Ayuntamiento de Córdoba.

____ (1993): El Brillante, en AA.VV. *Barrios de Córdoba (y 2),* Revista El Pregonero, nº 94, pp. 24-25. Excmo. Ayuntamiento de Córdoba.

RUIZ MOYA, J. (1992): El Naranjo. En AA.VV. *Barrios de Córdoba (I),* Revista El Pregonero nº 93, pp. 10-11, Excmo. Ayuntamiento de Córdoba.

SARMIENTO DEL PUEYO, Mª EUGENIA. (1992): Parque Figueroa. En AA.VV., Barrios de Córdoba, Revista El Pregonero, nº 93, p. 9. Excmo. Ayuntamiento de Córdoba, 1992.

CÓRDOBA CIUDAD CON HISTORIA, TERRITORIO CON FUTURO: LAS INFRAESTRUCTURAS EN LA CONFORMACIÓN DE UN MODELO TERRITORIAL PARA EL FUTURO DE CÓRDOBA

JESÚS M. MARTÍNEZ PÉREZ
Geógrafo

1. Introducción y algunas cuestiones previas

Dentro del ciclo de conferencias que constituyeron las jornadas organizadas por la Real Academia de Córdoba, con el título de "*Los Barrios de Córdoba en la historia de la ciudad (III). Asumir el pasado, pensar el futuro y construir la ciudad de mañana*", tuve el honor de impartir una conferencia, el día 9 de marzo de 2020, con el título de: estrategias territoriales para la ciudad de Córdoba: la nueva aglomeración urbana y las infraestructuras necesarias para su conformación y desarrollo".

El presente artículo es un sucinto resumen de dicha intervención, aprovechando este texto para agradecer a la Real Academia de Córdoba, y a la persona responsable de la organización de dichas jornadas, D. Bartolomé Valle Buenestado, la amable invitación que me hicieron para participar en las mismas.

Como aclaración previa y necesaria, hay que señalar que las opiniones contenidas en el mismo lógicamente lo son a título personal, y por tanto no reflejan ningún posicionamiento u opinión de ninguna administración u organismo público.

El proceso que se viene produciendo en nuestro entorno social más cercano, desde mediados del siglo pasado, de una continuada concentración de la población en las principales ciudades que ha venido en denominarse como "la urbanización de la sociedad", está originado una progresiva concentración de la población y de las principales actividades económicas en unos nuevos ámbitos urbanos, caracterizados por la concentración de grandes cantidades de población en ámbitos espaciales reducidos, denominadas regiones urbanas, áreas metropolitanas o aglomeraciones urbanas.

Dicho proceso conlleva, entre otras consecuencias, la conformación de estructuras territoriales especialmente complejas, donde se generan relaciones internas y con el exterior cada vez más intensas, en especial entre el medio urbano y su territorio rural más cercano, siendo por tanto también cada vez más difícil asignar con claridad los usos del suelo para estos ámbitos periurbanos o conurbados.

Otra consecuencia de este proceso de concentración de la población, de las actividades económicas y de las sociales en las ciudades, que se ha acelerado por la reciente mejora en los sistemas de infraestructuras del transporte, ha sido el de un incremento general de la movilidad con la generación de intensos flujos sobre los medios de transporte colectivos e individuales poniendo a prueba su capacidad para atender de manera adecuada dicha demanda, generando un trasvase de la movilidad hacia nuevos modos de transporte mas eficientes, tanto en capacidad como en rapidez y calidad para el usuario.

Esta "demanda" de nuevas infraestructuras difícil de atender en algunos supuestos por sus elevados costes de implantación y sus no menores gastos de explotación y mantenimiento, se "exigen" a veces sin contar con el respaldo de estudios de viabilidad y de un modelo territorial que la justifique, convirtiéndose en una pugna entre diferentes administraciones, que en no pocas ocasiones es iniciada precisamente por aquella que no tiene que asumir en su ámbito de competencias la nueva infraestructura que demanda; así por ejemplo, se reclama la implantación en estas áreas urbanas de nuevos aeropuertos, autovías, trenes de alta velocidad AVE, metros, trenes de cercanías, tranvías, etc, a veces con escasos o nulos estudios que justifiquen o avalen su viabilidad social, económica y ambiental.

En el presente artículo trataremos de establecer una aproximación entre el modelo territorial adecuado para los crecimientos de Córdoba y su territorio próximo, al que denominaremos por simplificar "aglomeración urbana de Córdoba", en el entendimiento de que las infraestructuras del transporte coadyuvan a conformar ese nuevo territorio, por lo que deben implantarse de manera coherente con un modelo territorial previamente definido y consensuado por las administraciones y agentes sociales implicados en su definición, y no al revés.

2. Córdoba en el territorio

La aglomeración urbana de Córdoba queda caracterizada como un Centro Regional de tamaño medio, según el Modelo Territorial de Andalucía MTA contenido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía POTA, y por tanto integrada en el primer nivel del sistema de ciudades de Andalucía, constituyendo un elemento básico en la organización del interior del territorio andaluz y también en las relaciones entre la región y el centro peninsular al estar conectada con los principales nodos productivos a través de importantes corredores del sistema de transporte y comunicaciones: aeropuerto, áreas logísticas, red viaria de gran capacidad, red ferroviaria de alta velocidad y otras.

El territorio de la ciudad de Córdoba es también un ámbito que presenta algunos problemas y carencias territoriales, pues aunque históricamente siempre ha sido un importante centro económico de Andalucía, cuenta con una base productiva relativamente débil y escasamente integrada internamente, con una reducida iniciativa e inversión industrial que origina índices de productividad inferiores a la media de Andalucía, lo que constituye una debilidad para este territorio, que se ve además caracterizado por un fuerte desequilibrio entre sus distintos componentes productivos y también con una marcada dualidad urbano-rural.

La ciudad de Córdoba presenta un localización estratégica, tanto en la escala estatal como en la autonómica, al situarse en la zona central de Andalucía y posicionada además en contacto con los principales ejes del sistema de transportes y comunicaciones, tanto viario como de ferrocarril y contando con aeropuerto.

Esta óptima localización de Córdoba en el territorio le otorga una característica singular: la de poseer una ELEVADA CENTRALIDAD tanto en el sistema de ciudades de Andalucía como respecto del sistema general de articulación territorial del sur de España; dicha posición de centralidad le otorga una elevada "renta de localización", es decir, una mayor proximidad respecto de los principales ejes de comunicación que por tanto la hacen más accesible con los principales nodos urbanos y productivos de Andalucía y del sur de España.

Esta posición de centralidad de la que se dota la ciudad de Córdoba y su territorio de influencia respecto del resto de los centros regiona-

les, de la importante red de ciudades medias de Andalucía, y de las principales ciudades del sur de la península, le aporta una mayor competitividad territorial debido, entre otros factores, a la menor distancia que necesita para relacionarse con estos principales nodos del sistema urbano y productivo de Andalucía y del sur de la península ibérica.

Igualmente esta privilegiada localización de la ciudad de Córdoba en el territorio, la convierte en uno de los principales nodos del sistema relacional de España, entendido éste como el conjunto de relaciones y flujos, tanto de bienes como de personas, que se desplazan a través del sistema de transportes generados por las relaciones que se establecen entre los principales ámbitos y focos de producción económica con las áreas urbanas principales consumidoras de los mismos.

Otra de las consecuencias de esta privilegiada localización de la ciudad de Córdoba en el territorio, motivada por su también elevada conectividad, es el papel principal que la misma desempeña en el sistema logístico de Andalucía y de España.

No obstante lo anterior, hay que señalar también que en las últimas décadas se está produciendo un paulatino proceso de aislamiento de la aglomeración urbana de Córdoba con el norte de su provincia, y por tanto también respecto del sur de la península, agravado por la falta de modernización e incluso la supresión de algunas de las principales infraestructuras del transporte en esta zona.



La privilegiada posición de centralidad de Córdoba respecto de los principales ejes logísticos del sur de España **(1)**

3. Córdoba y su territorio

3.1 Elementos que condicionan la formación de un modelo para el territorio metropolitano de Córdoba

Una de las primeras consideraciones de la ciudad de Córdoba en relación con el extenso ámbito territorial que ocupa es la ausencia de un modelo de ordenación para el mismo, más allá del contenido en los diversos planes urbanísticos del municipio, centrados básicamente en los núcleos urbanos y sus desarrollos, o en el que contienen algunas propuestas de instrumentos de planificación de infraestructuras para este territorio, sin ofrecer ni disponer por tanto de una visión de conjunto, indispensable para poder entender las relaciones que se establecen en este territorio, entre la ciudad central y su área de influencia más próxima.

En este sentido, hay que señalar algunas iniciativas de la Junta de Andalucía desarrolladas en el ejercicio de sus competencias, como el estudio titulado *Caracterización Territorial de la incipiente Área Metropolitana de Córdoba* del año 2005, o los trabajos técnicos realizados en el año 2012 en relación con el *Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana de Córdoba (POTAUCOR)* como instrumento de ordenación territorial para este ámbito subregional de conformidad con los contenidos y efectos previstos para los mismos en la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía **(1)**. Dichas iniciativas no han contado con el respaldo necesario por el resto de administraciones y agentes sociales implicados, de manera que no se dispone en la atualidad de un plan territorial para la aglomeración urbana de Córdoba que contenga un modelo territorial consensuado que contribuya a construir el futuro de este territorio de manera adecuada y competitiva respecto del conjunto de centros regionales de Andalucía y de España.

Para abordar algunas de las principales características de este territorio, es necesario considerar previamente algunos datos de partida básicos para situar y clarificar el papel que la ciudad de Córdoba puede desempeñar en la conformación de su modelo territorial.

En primer lugar, de acuerdo con los datos oficiales referidos al término municipal de Córdoba **(2)**, hay que señalar que es el más ex-

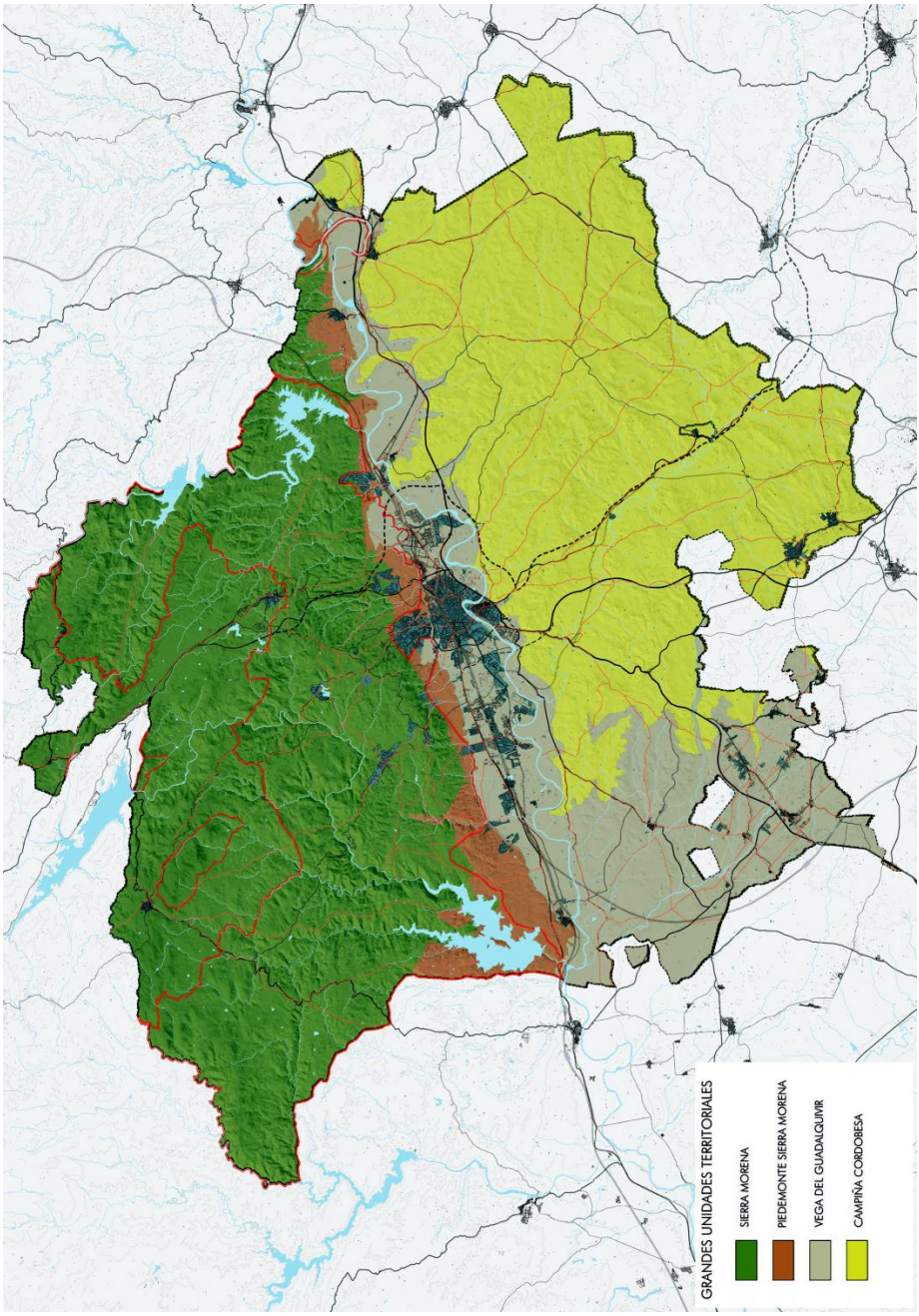
tenso de Andalucía (1.254 kilómetros cuadrados), igualmente es también el muncipio de Andalucía que contiene un mayor número de núcleos urbanos secundarios dentro de su propio término muncipal (69) y finalmente, Córdoba es la tercera ciudad de Andalucía en población (325.701 habitantes), parámetros que caracterizan al municipio de Córdoba en el conjunto del territorio andaluz y español.

En segundo lugar, esta vasta extensión superficial del municiio de Córdoba se asienta sobre tres grandes unidades físicas, ambientales y territoriales, bien diferenciadas entre sí y que desempeñan funciones propias cada una de ellas, modelando la construcción del futuro modelo territorial metropolitano de Córdoba. Son las unidades territoriales de La Sierra, el Valle y la Campiña.

La Sierra abarca toda la zona septentrional del municipio siendo la más extensa de las tres unidades territoriales; se nos presenta como un territorio montañoso, con presencia de numerosos cauces fluviales que la atraviesan perpendicularmente, poseyendo un gran valor ecológico, paisajístico y de recursos naturales; en la misma se encuentran pocos núcleos urbanos y posee esasa población, presentando orográficamente un pronunciado escarpe en su zona de contacto con el valle, hecho que condiciona el trazado y características técnicas para las infraestructuras que las conectan.

La Campiña se situa en la zona meridional del término municipal, estando destinada casi en su totalidad a la producción agricola, básicamente cultivos de secano en explotaciones de gran tamaño de superficie; presenta igualmente escasa población al no localizarse en la misma prácticamente ningun núcleo urbano, y cuenta como único elemento natural el cauce del rio Guadajoz, que la atraviesa en su zona central hasta desembocar en el río Guadalquivir.

El Valle se situa entre las dos anteriores unidades, constituyendo un ámbito de menor superficie que ocupa las llanuras aluviales del río Guadalquivir; es aquí donde se concentra la casi totalidad de los núcleos urbanos y por tanto de la población del muncipio; En esta estrecha franja de terreno se han ido implantando en el tiempo, de manera paralela al cauce, numerosos trazados de infraestructuras, tanto subterráneas como en superficie y aéreas, que constituyen actualmente toda una tupida red lineal que condiciona el futuro desarrollo de los crecimientos urbanos.



Las unidades fisicas del territorio del municipio de Córdoba **(2)**

El resultado de esta interacción de factores está siendo una progresiva ocupación del territorio del valle, que al no disponer de un modelo territorial que oriente de manera adecuada la implantación de los desarrollos urbanos y la actividades económicas, está propiciando la aparición de una conurbación de morfología lineal donde se superponen, a veces de manera caótica, edificaciones e instalaciones destinadas a actividades productivas, parcelaciones ilegales, infraestructuras, etc, lo que está condicionando la definición del modelo territorial que equilibre este territorio.

En tercer lugar, este proceso de intensificación en la ocupación del territorio está generado la aparición de los primeros fenómenos de conurbación urbana al establecerse intensas relaciones entre la ciudad central y sus núcleos urbanos periféricos, pero que al no disponer de un modelo previo de ordenación está dando lugar a una realidad urbano-territorial desequilibrada, con carencias y deficit de conexiones viarias, equipamentos y dotaciones en esta conurbación lineal que alcanza su mayor intensidad en la zona occidental de la ciudad de Córdoba, con la consiguiente pérdida de calidad de vida para su población.

En cuarto lugar, la implantación y desarrollo de los núcleos urbanos y de los principales nodos productivos en este extenso territorio, con presencia de un elevado número de núcleos secundarios de muy diverso tamaño y que lo ocupan de manera muy desigual, ha dado lugar a una organización territorial del sistema de asentamientos también muy específica para cada una de estas unidades territoriales presentes en el ambito metropolitano de la ciudad de Córdoba, donde la casi totalidad de los mismos se localizan en torno al el valle.

Independientemente de la definición que se pretenda utilizar en relación con los diferentes conceptos técnico-jurídicos al uso, tales como región urbana, área metropolitana, aglomeración urbana y otros similares, es indudable que el proceso de creación de una estructura física de carácter metropolitano viene generándose desde hace ya décadas en el ámbito territorial de influencia de la ciudad de Córdoba, aunque dicho proceso queda “administrativamente oculto” ya que los numerosos núcleos secundarios al estar dentro del municipio de Córdoba, no aparecen al utilizarse habitualmente las estadísticas a escala municipal.

Los clásicos procesos de creación de las metrópolis urbanas, donde existen intensas relaciones entre la ciudad central y su corona metropolitana, en el caso cordobés se producen precisamente dentro del término municipal, donde la primera corona de la aglomeración urbana de Córdoba está constituida por sus núcleos secundarios, como lo demuestran los intensos flujos de movilidad cotidiana centro-periferia, generados por las relaciones de residencia, trabajo y ocio, siendo una característica especifica del territorio metropolitano de Córdoba el que su primera corona metropolitana está incluida dentro del propio municipio.

En quinto lugar, el área de influencia de la aglomeración urbana de Córdoba presenta otra característica que la singulariza respecto del resto de las principales áreas urbanas de Andalucía y es el gran peso que ejerce la Ciudad Central respecto del conjunto de la aglomeración; así, el municipio de Córdoba significa el 85 % de la población y el 50 % del total de la superficie del ámbito definido en el citado plan territorial POTAUCOR, hecho que no obstante puede inducir erróneamente a caracterizar como débiles la intensidad de los procesos metropolitanos que se producen en este territorio.

En sexto lugar, el escarpe montañoso que separa de manera rotunda el Valle del Guadalquivir con Sierra Morena penaliza la conexiones entre ambas unidades territoriales dificultando la permeabilidad en sentido norte-sur del territorio de la aglomeración; igualmente sucede en la zona del valle, debido a las dificultades que significa atravesar el amplio cauce del río Guadalquivir. Estos dos condicionantes físicos inciden en los procesos de ocupación intensiva de la zona del Valle por desarrollos urbanos, productivos y de implantación de infraestructuras acelerando la conformación de esta conurbación de morfología lineal, en especial en la zona oeste de la aglomeración, sin que se favorezca la permeabilidad de las comunicaciones entre las zonas de la campiña, la vega y la sierra.

3.2 Córdoba ante el nuevo escenario demográfico

Analizar de manera adecuada las cambiantes relaciones existentes entre la evolución de la población y su territorio, es decir, las tendencias de fenómenos demográficos como el crecimiento natural de la

población, los movimientos migratorios, la estructura de la población y el territorio donde éstos se producen es básico para entender y sobre todo predecir las implicaciones que dichos cambios demográficos van a provocar en el diseño del futuro modelo de la ciudad. Este análisis ha quedado a veces obviado en muchos instrumentos de ordenación urbanística, territorial y planes de infraestructuras, provocando errores entre el resultado real de la evolución de la población y las previsiones que del mismo preveían dichos planes.

La ciudad de Córdoba asiste, como el resto del occidente europeo, a una nueva etapa denominada "invierno demográfico" donde la población decrece por la existencia de un saldo vegetativo negativo: fallecen mas personas de las que nacen. Este reciente fenómeno demográfico unido a la tradicional pérdida de población de Córdoba por la emigración de parte de su población activa, hace que también ya ha entrado en ese periodo de "invierno demográfico" con la aparición de consecuencias para su futura movilidad, como van a ser un descenso general de su demanda, cambios en la distribución de los modos de transporte como consecuencia de un mayor envejecimiento de la población, descenso de la población de menor edad, mayor número de familias monoparentales, etc.

Este proceso de pérdida progresiva de población, unido a la aprobación de nuevas normativas **(3)** que exigen ahora la realización de estudios previos que garanticen la rentabilidad en la implantación de futuras infraestructuras de transporte, significa que para aquellos territorios que pierden población y demanda de movilidad, el resultado final del análisis coste/beneficio va a arrojar resultados más desfavorables.

Algunas cifras recientes nos pueden aproximar al nuevo escenario demográfico de la aglomeración urbana de Córdoba.

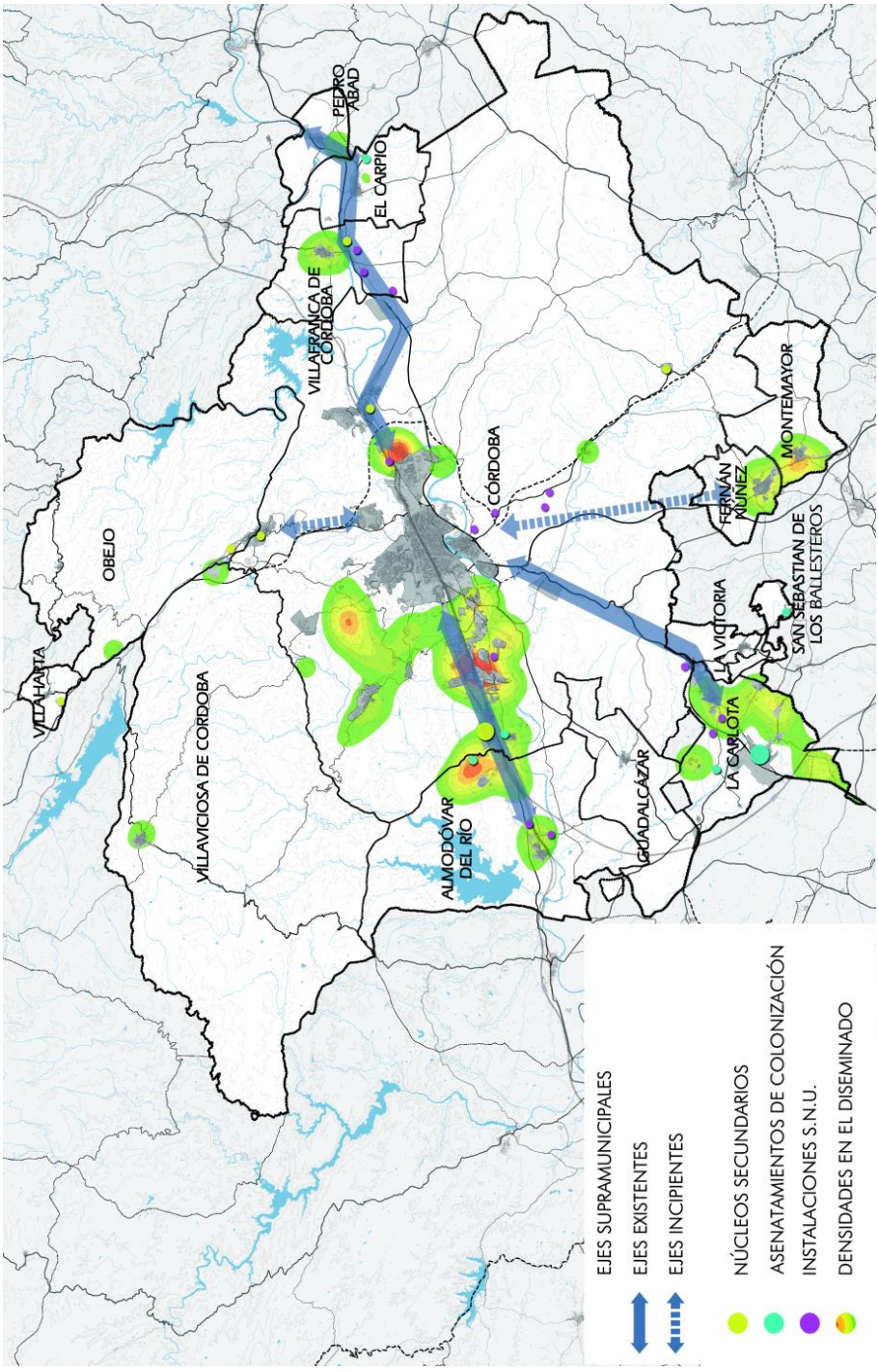
Orden de municipios por tasa crecimiento (2011-2019)

MUNICIPIO	POBLACIÓN		% crecimiento
	1/1/2011	1/1/2019	
Córdoba	314.034	325.701	+ 03,71
Carlota, La	13.595	14.061	+ 03,43
Villafranca de Córdoba	4.752	4.871	+ 02,50
Obejo	1.985	2.011	+ 01,30
Almodóvar del Río	7.969	7.937	– 00,40
Fernán-Núñez	9.794	9.663	– 01,34
Victoria, La	2.336	2.271	– 02,78
Guadalcázar	1.630	1.583	– 02,88
S. Sebastián Ballesteros	836	808	– 03,35
Pedro Abad	2.976	2.837	– 04,71
El Carpio	4.590	4.383	– 04,10
Montemayor	4.143	3.855	– 06,95
Villaviciosa	3.525	3.229	– 08,40
Villaharta	766	619	– 19,19
Aglomeración Urbana	**387.556**	**383.829**	**– 00,96**

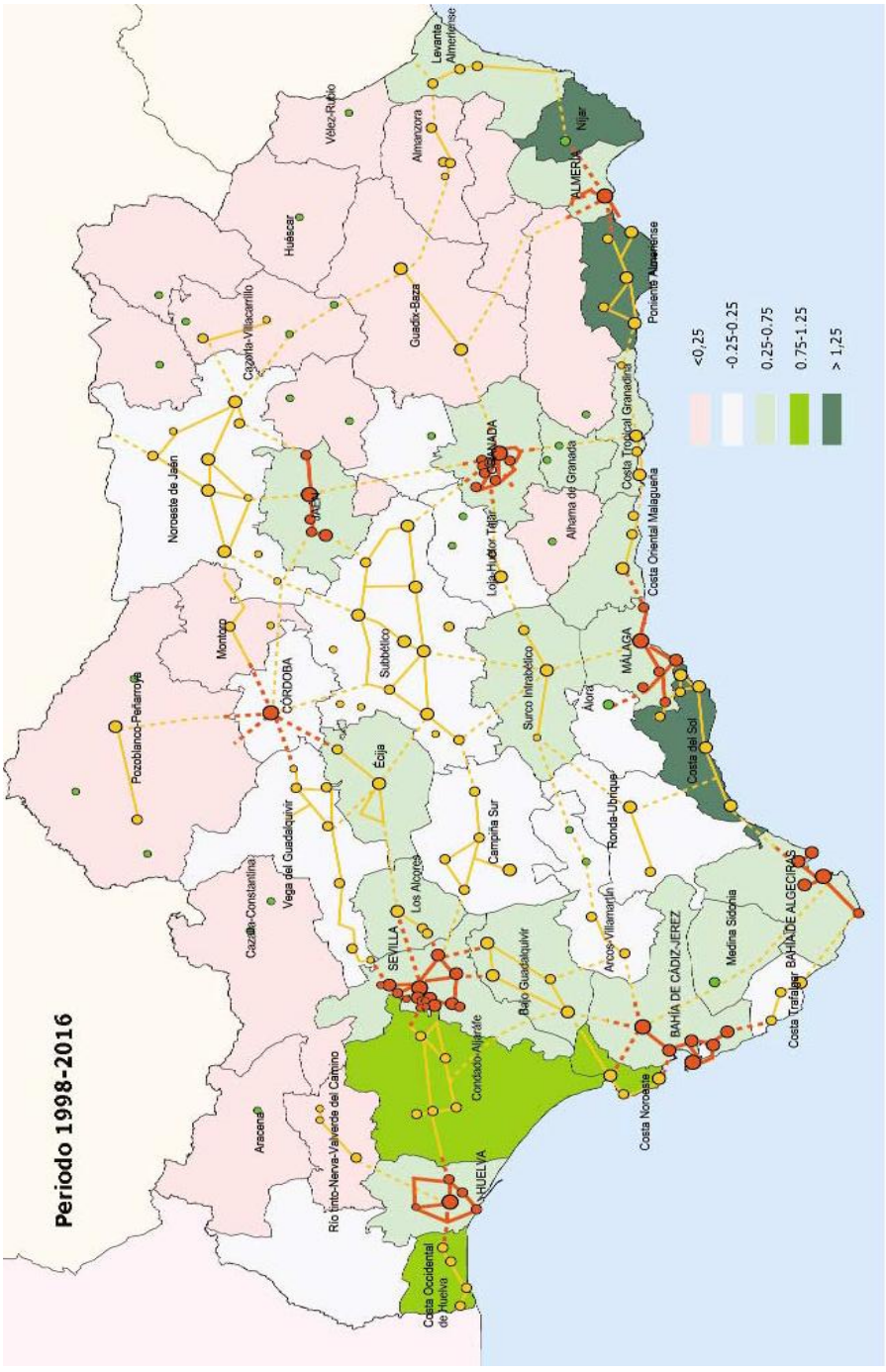
3.3 La ciudad construida versus ciudad planificada

Como se ha descrito, el espacio urbano ocupado en el extenso término municipal de Córdoba comienza a trascender sus propias fronteras para constituirse en un asunto pendiente de ordenación. La manera en que se resuelva esta interrelación entre lo urbano y lo rural repercutirá en la calidad de vida de la población y en el fortalecimiento de la imagen de la aglomeración.

Se comentan ahora algunas dificultades detectadas que son necesarias reconducir o superar para construir un futuro territorio metropolitano de la ciudad de Córdoba que favorezca su equilibrio y competitividad.



Ejes del crecimiento de los procesos urbanos y nuevas subcentralidades **(3)**



Crecimiento población según ámbitos territoriales del POTA **(4)**

- La ocupación del territorio al margen de la planificación está generando serios conflictos para el futuro modelo territorial

La aparición de una importante concentración de edificaciones, especialmente en la zona oeste de la aglomeración urbana de Córdoba, localizada entre el piedemonte de la Sierra y la Vega del río Guadalquivir, unido al proceso de ocupación de una parte de la misma, en especial por la aparición indiscriminada de parcelaciones urbanísticas ilegales, ante la pasividad o indiferencia de la administración municipal y en parte también de la sociedad civil, está originando que algunos vectores del crecimiento de la ciudad que fueron definidos en su Plan General de Ordenación Urbanística PGOU vean muy comprometido su desarrollo.

Dicho PGOU municipal define los ámbitos preservados para acoger de manera ordenada y gradual los futuros crecimientos urbanos de la ciudad pero en la práctica algunas de estas reservas de suelo están siendo ocupadas por la aparición de parcelaciones urbanísticas ilegales, dificultando con ello la consecución de un desarrollo armónico de la ciudad con su territorio próximo e hipotecando también la consecución de un modelo territorial que pueda sustentar una movilidad sostenible para su población.

Además, algunos de estos crecimientos urbanísticos irregulares se están localizando en áreas especialmente sensibles para el territorio y el paisaje metropolitano, como la Sierra, el entorno de bienes patrimoniales como Medina Azahara y otros, con el consiguiente deterioro irreversible de la calidad paisajística del ámbito; también algunas se asientan en zonas manifiestamente inadecuadas para acoger usos urbanos por presentar riesgos, como las levantadas en las zonas inundables del río Guadalquivir o en zonas forestales de la Sierra.

Hay que insistir en que esta intensificación de la presión sobre algunas zonas de la aglomeración urbana de Córdoba por la implantación de estos procesos de parcelación y edificación al margen del planeamiento urbanístico vigente va a condicionar sin duda el futuro de este territorio metropolitano.

Este proceso debiera ser controlado sin más demora por la administración local responsable de evitar la aparición de procesos claramente insostenibles para el territorio de la futura aglomeración urbana, tales

como: el consumo indiscriminado de suelo; la aparición de graves problemas ambientales; la pérdida de algunos paisajes de elevada calidad; el déficit de equipamientos y servicios públicos; la exigencia de acometer nuevas y costosas inversiones públicas no contemplados en la planificación sectorial para favorecer su accesibilidad; la ausencia de mecanismos de financiación necesarios para las obras de mejora y regeneración urbana; la ausencia de mecanismos de equidistribución de los derechos y obligaciones de los propietarios de dichos suelos y otros.

Ante la aparición de estos efectos perjudiciales para el territorio se debería exigir, previa a cualquier nueva clasificación de suelo destinado a uso residencial de carácter diseminado, además de su justificación con parámetros objetivos, garantizar la viabilidad económica de su conexión con las infraestructuras de transporte, ciclo integral del agua, energía eléctrica y las reservas de suelo necesarias para las futuras dotaciones que permitan generar una mínima estructura urbana.



La zona natural para la expansión ordenada de la ciudad central se ocupa por crecimientos urbanísticos ilegales **(5)**

- Se está produciendo un excesivo e injustificado consumo de recursos no renovables

Este proceso de ocupación del territorio al margen del modelo de ciudad provoca un excesivo consumo de suelo sin generar a cambio estructuras urbanas que lo organicen, generando un modelo territorial basado en la implantación de parcelaciones urbanísticas de gran tamaño de superficie y escasa población. Baste el ejemplo del contenido de la Innovación del PGOU "*ampliación de parcelaciones urbanísticas de poniente*".

AMPLIACIÓN PARCELACIONES SUNS PONIENTE

SECTOR		**Superficie (m^2)**
PO-1.4	"Candilejas y Núcleo al Sur del Camino de las Abejorreras"	95.867
PO-2.c	"Camino de la Alameda", "El Cubetero" y "Cuesta Blanquilla"	112.900
PO-3.5	"La Florida"	149.039
PO-3.6	"Lagunas 2"	81.527
PO-3.7	"Ampliación El Castillo"	100.489
PO-3.8	"El Aljarafe"	105.804
PO-4.3	"Ampliación Barquera Norte"	131.109
PO-5.3	"Paso de la Barquera"	186.117
P AL-2	"Llanos de Altázar"	131.309
TOTAL		**1.094.161**

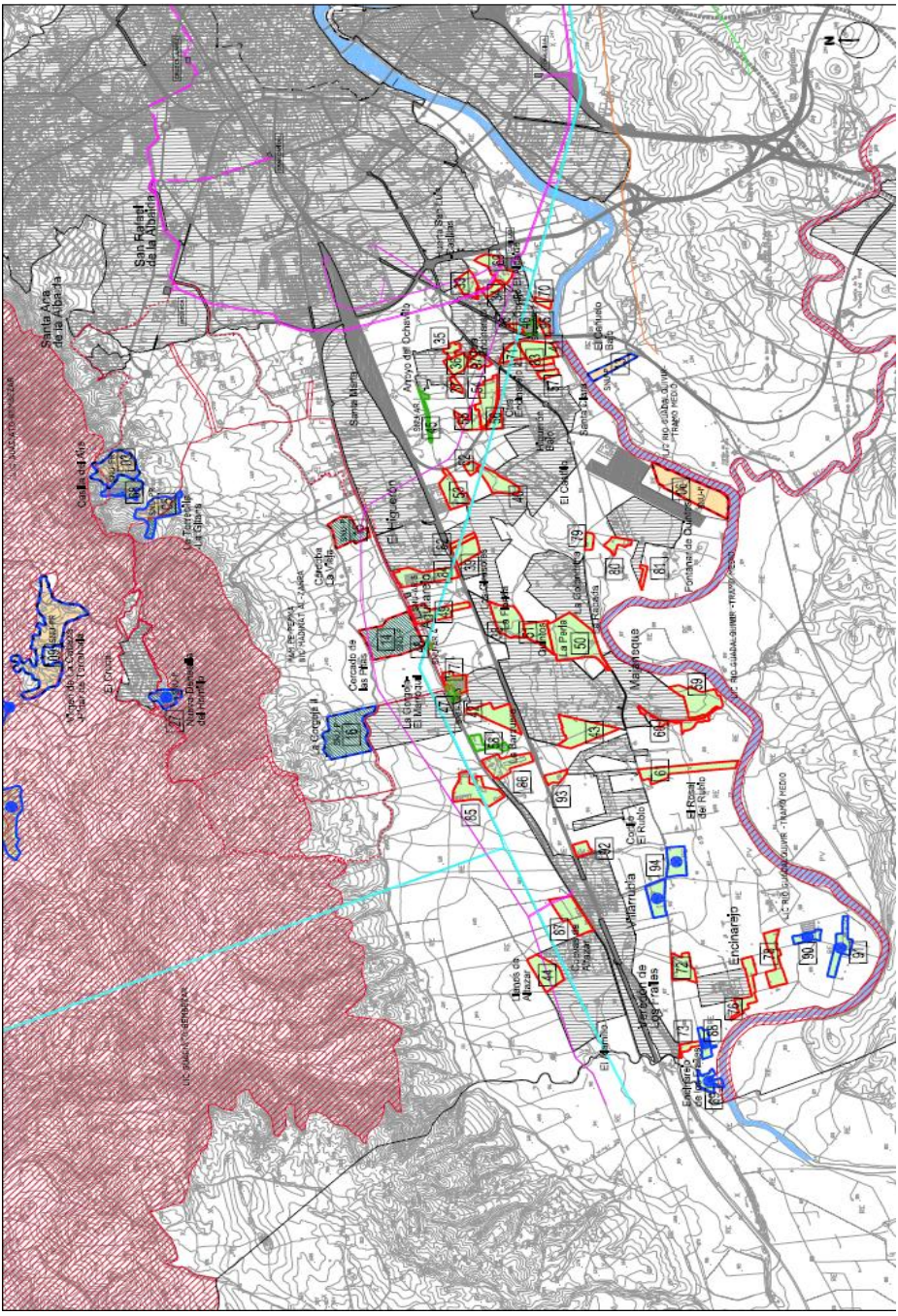
Superficie	109,42 Has
Densidad:	7 viviendas/Ha
Total viviendas	766
Ratio	2,4 hab/vivienda
Nueva población	1.834 habitantes
Consumo suelo	**597 m^2/habitante**

Este injustificado consumo de suelo favorece el establecimiento de crecimientos dispersos de ocupación del territorio por la edificación que a su vez genera un desorbitado coste para la implantación de infraestructuras necesarias para la creación de estructuras urbanas, es decir, para la creación de ciudad. Una de las razones que explican el fracaso de las sucesivas reformas legislativas de la normativa urbanística emprendidas en Andalucía, cuyo objetivo era "legalizar" la mayor parte de las edificaciones construidas ilegalmente, viene motivado precisamente por la ausencia de proyectos de urbanización que precisen el coste real de la ejecución de las redes de infraestructuras necesarias para conectarse con la ciudad existente. La estimación del coste de la conexión y urbanización de estos terrenos parcelados no puede situarse al final del proceso de los planes de legalización, pues es el requisito previo y obligado para garantizar que dichos planes son viables y por tanto ejecutables, además de acotar quien debe asumir sus costes.

*- Las parcelaciones urbanísticas ilegales condicionan el desarrollo futuro de las nuevas infraestructura*s

Otro de los efectos indeseados que está provocando la proliferación de parcelaciones urbanísticas ilegales, es que condicionan y a veces pueden hipotecar la futura red de infraestructuras de transporte necesaria para conseguir una movilidad sostenible que dote al territorio metropolitano de Córdoba de una elevada centralidad y por tanto mantenga sus altas rentas de localización que le hacen ser un territorio competitivo.

Los condicionantes físicos antes señalados para el crecimiento de la ciudad Córdoba: el escarpe topográfico al norte y el río Guadalquivir al sur, han motivado que históricamente los principales ejes de comunicación se hayan implantado de manera horizontal, en dirección este-oeste. La nueva ocupación que se está produciendo en la zona oeste de Córdoba por las edificaciones ilegales tensiona aún mas éste corredor de infraestructuras, obstaculizando el trazado de las nuevas conexiones de la ciudad con el valle del Guadalquivir y obligando al establecimiento de nuevas reservas de suelo y también la modificación de algunos trazados previstos mediante la ejecución de nuevas conexiones, elevadas o subterráneas, que puedan hacerlo permeable.



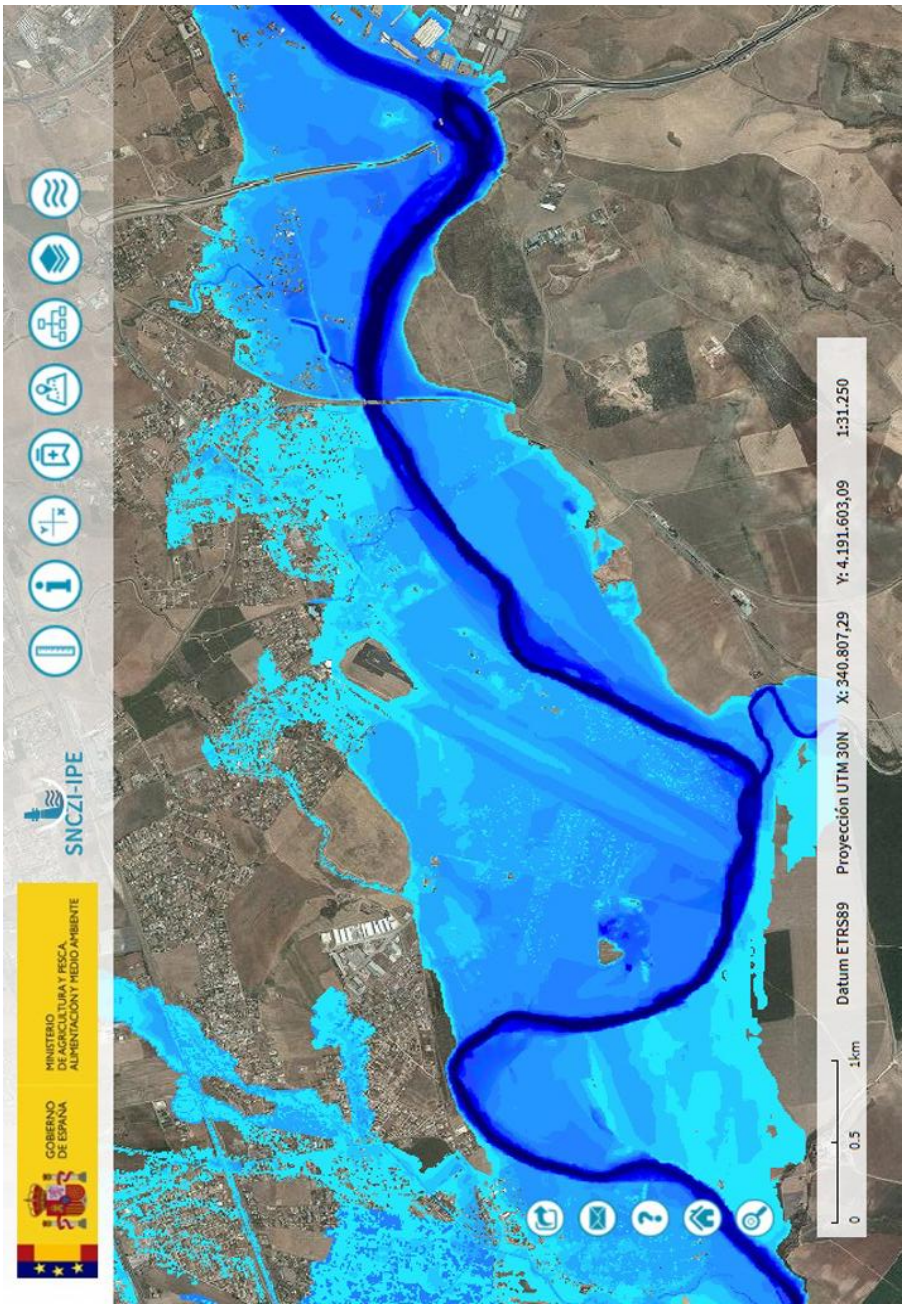
La proliferación de parcelaciones urbanísticas en el ámbito oeste de la aglomeración urbana **(6)**

- Territorio e inundabilidad: Riesgo y Peligrosidad

Otra repercusión que genera esta amalgama espontánea de edificaciones e instalaciones construidas al margen de las previsiones de los diversos planes de ordenación urbanística, territorial y sectorial es también el agravamiento de los riesgos que los recurrentes episodios de inundación han provocado en este ámbito para la seguridad de las personas y de los bienes que se localizan en las margenes de ríos y cauces, en especial las del río Guadalquivir. Si bien hay que reconocer que la planificación hidrológica e hidráulica en materia de prevención de los riesgos de inundaciones, por lo menos en nuestro ámbito, adolece de un excesivo retraso así como también de falta de concreción, no lo es menos el hecho de que este territorio ha sufrido históricamente periódicos episodios de inundaciones conocidos y por tanto previsibles.

Los crecimientos de la ciudad de Córdoba y el modelo de ordenación del nuevo territorio metropolitano deben tener en consideración la existencia de estos riesgos y peligrosidad evidentes, especialmente los relativos a los recurrentes episodios de inundación que han sido identificados en los diversos trabajos técnicos elaborados al efecto por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, administración competente en la materia, aunque sigue pendiente abordarse la eliminación de las edificaciones que han ocupado terrenos incompatibles con estos riesgos debido a la peligrosidad que presentan por los episodios de avenidas e inundaciones.

Otra consideración similar debe hacerse respecto de aquellas otras parcelaciones que se localizan en suelos con clara vocación forestal, con el consiguiente aumento del riesgo de incendios forestales y que al no poder disponer legalmente de los servicios propios de los núcleos urbanos, además de afectar a los acuíferos sobre los que se asientan y a los importantes valores naturales de estos ámbitos, se encuentran muy poco defendidos ante los riesgos de incendio forestal, agravados por el clima propio del entorno con veranos muy calurosos, secos y de prolongada duración temporal.



Las parcelaciones del oeste de Córdoba en el Sistema Nacional Cartografía Zonas Inundables **(7)**

4. La movilidad y las infraestructuras en el territorio metropolitano

- La necesidad de diseñar una red de infraestructuras acorde con el modelo territorial

Los sistemas de comunicaciones y transportes por su efecto vertebrador sobre el territorio en el que se despliegan se convierten en un factor básico para la ordenación de los nuevos crecimientos urbanos. En este sentido, el futuro territorio de la expansión de la ciudad de Córdoba debe conseguir dos objetivos respecto de su red de infraestructuras del transporte: garantizar una adecuada movilidad de la ciudad de Córdoba con el exterior, asegurando la integración territorial de su aglomeración en el sistema de ciudades de España y de Andalucía; el segundo es reforzar la articulación interna de la aglomeración y de la intermodalidad de sus servicios de transporte en su ambito de influencia contribuyendo a una mayor cohesión territorial y social.

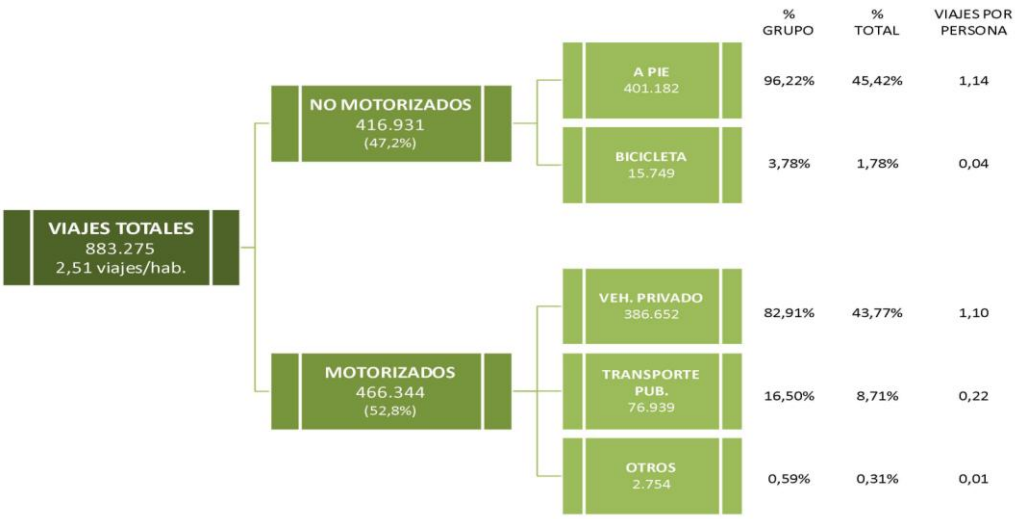
La adecuación de las infraestructuras de transporte del territorio metropolitano es un requisito imprescindible, aunque no único, para la consecución de economías de escala que permitan mejorar su competitividad con la puesta en el mercado de la oferta de sus nuevos crecimientos urbanos. La aglomeración urbana de Córdoba debe convertirse en un territorio competitivo, que aproveche su favorables rentas de localización, integrado funcionalmente en el sistema de ciudades andaluz, por lo que la mejora de su movilidad cobra especial relevancia. Para ello es necesario el diseño de una movilidad equilibrada, multimodal, donde se potencie de forma preferente el sistema de transporte colectivo que mejore las comunicaciones y la vertebración interna de la aglomeración urbana.

Actualmente la movilidad en la aglomeración gravita exclusivamente en torno a la red viaria y al uso del vehículo privado como principal modo de transporte.

- Una movilidad forzada basada en la relación centro-periferia

El actual reparto de la movilidad en la ciudad de Córdoba presenta una distribucion modal donde casi la mitad de los desplazamientos de su población en día laborable, lo son con medios no motorizados, lo

cual significa que la ciudad mantiene una buena accesibilidad para el peatón, mientras que el uso de la bicicleta es todavía minoritario. Igualmente, en el reparto modal de la movilidad se aprecia una reducida participación de los modos públicos en relación con el total de los viajes motorizados, pues el 83% de éstos lo son en vehículo privado.



Demanda de movilidad en un dia laborable en la ciudad de Córdoba 2016 **(8)**

En la distribución de los viajes según su movtivo, existe un desequilibrio entre la movilidad obligada (65,8 %), que absorbe los viajes por motivo de trabajo o estudios, respecto de los viajes motivados por otros asuntos o movilidad no obligada, (34,2%) del total de los desplazamientos. Esta última prácticamente no se realiza en transporte público sino en automovil.

En los diversos estudios realizados para conocer la intensidad y distribución modal de los desplazamientos en la ciudad de Córdoba y su área de influencia **(4)**, se llega prácticamente a la misma conclusión, y es la constatación de la existencia de un importante flujo de movilidad, con dirección centro-periferia, de carácter horizontal, y con una destacada presencia del automóvil como principal medio de transporte motorizado, que conecta los barrios de la zona este de la ciudad, atraviesa la zona central para bifurcarse en dos grandes direcciones: hacia el sur para

conectar y atravesar el río Guadalquivir, y hacia el este, para conectar con los ejes viarios que continuan hacia el valle del Guadalquivir.

- El corredor lineal de concentración de infraestructuras condiciona el futuro modelo de movilidad

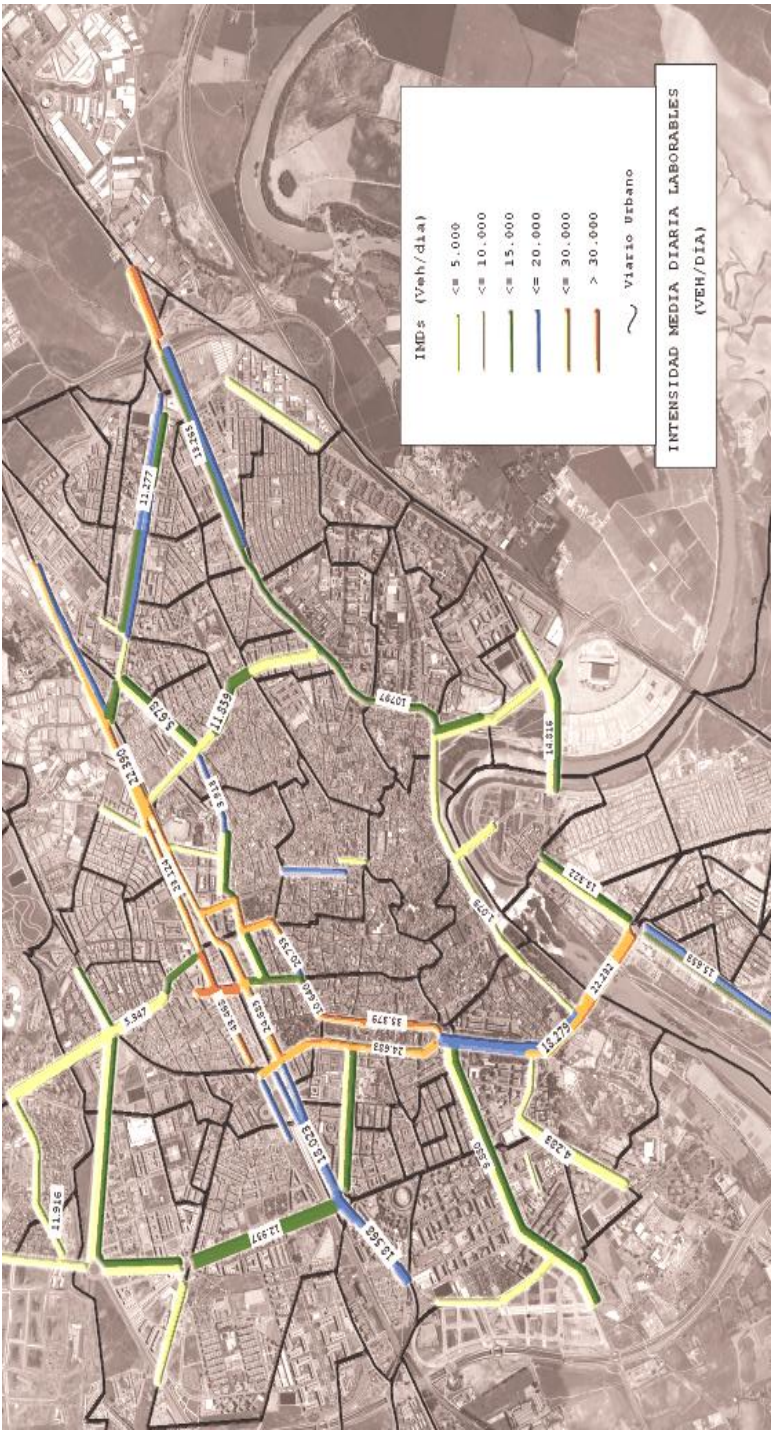
Se detecta en el territorio metropolitano de Córdoba que la mayor intensidad del transporte motorizado, sea en medios públicos o privados, presenta un marcado carácter lineal, conectando la ciudad de Córdoba con sus núcleos de influencia próximos situados al este y oeste de la misma; movilidad que es soportada casi exclusivamente sobre los ejes viarios que discurren por el Valle del Guadalquivir.

Para lograr un modelo más equilibrado en el funcionamiento de la red viaria se debe conseguir que ésta canalice y distribuya de manera lo más eficiente posible toda la movilidad que se genera en el territorio, superando las dificultades actuales motivadas por la concentración y superposición de casi todos los tráficos, que con diferente origen y destino discurren a través de los escasos ejes de transporte viario y ferroviario implantados linealmente en el valle.

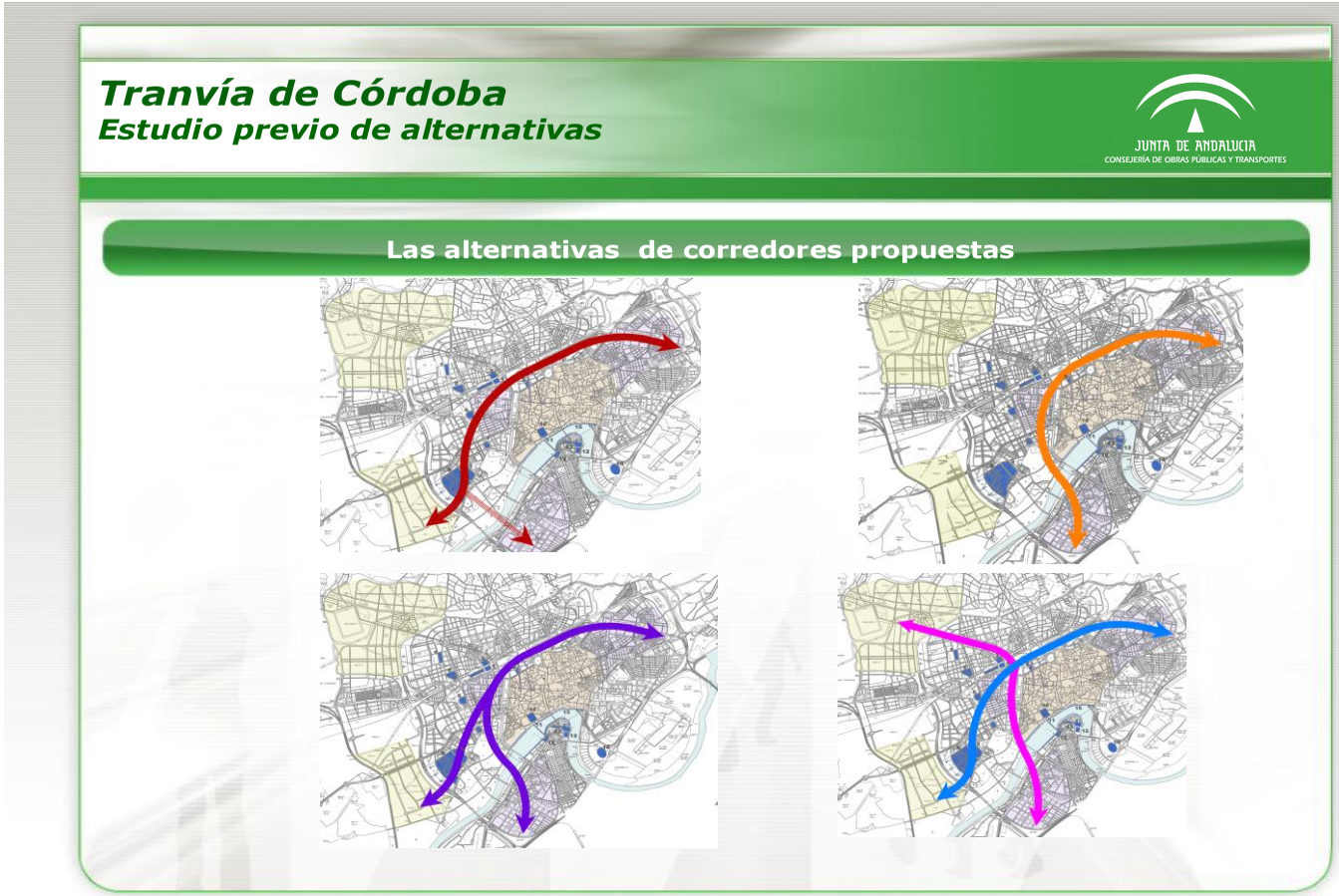
Para corregir esta tendencia que tensiona dichas vías, debe diseñarse un nuevo orden funcional estableciendo para ello una jerarquía de red viaria que especialice las funciones a desempeñar por cada una de ellas, segregando y especializando las funciones que deben desempeñar: las conexiones exteriores de la aglomeración, las conexiones metropolitanas, y el tráfico en la ciudad central.

- Es necesaria la jerarquización y especialización funcional de la red viaria

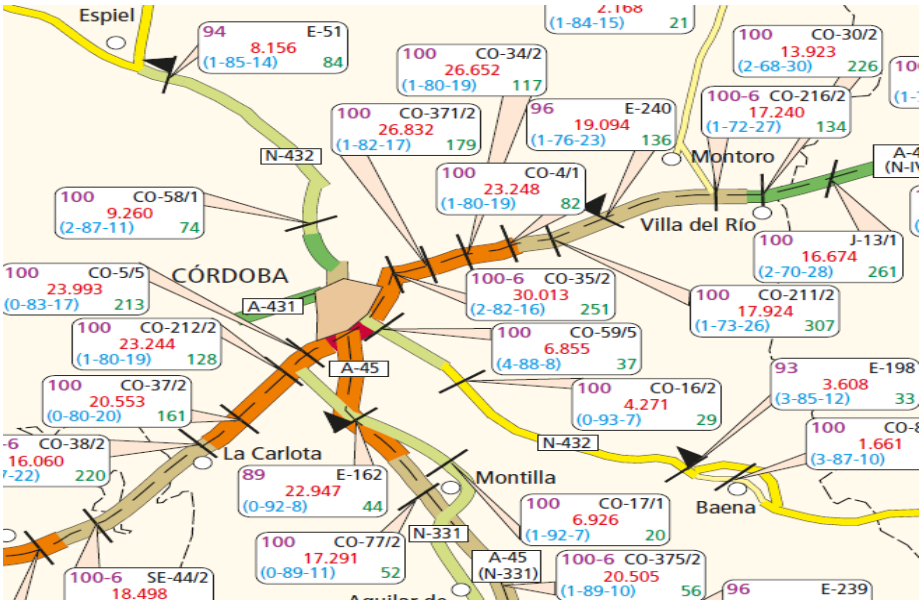
Otra de las características de la movilidad en el territorio metropolitano de Córdoba, es la ausencia de una jerarquízación de su red viaria, lo que provoca que los desplazamientos cotidianos urbanos y metropolitanos, así como los de medio y largo recorrido, se superpongan sobre las únicas infraestructuras viarias existentes, provocando en el conjunto de la movilidad de la ciudad la generación de "tráficos de agitación" que penalizan la articulación interior y exterior del ámbito al discurrir por los ejes viarios destinados al largo recorrido.



Intensidad media diaria en día laboral en vehículo **(9)**



La movilidad en la ciudad de Córdoba **(10)**



El tráfico de vehículos y el eje viario lineal del valle del Guadalquivir **(11)**

Por tanto la jerarquización y consiguiente especialización de la red viaria exsitente y la que se planifique, debe priorizar la asignación de los recorridos de paso o de conexión con la ciudad sobre aquellas vías que deban cumplir esa función desde una visión global del funcionamiento del territorio. La interrupción o ausencia de redes de movilidad metropolitanas provoca que los desplazamientos se tengan que efectuar sobre las vías de gran capacidad o conexiones exteriores, o también por carreteras locales de menor capacidad.

De acuerdo con los flujos metropolitanos existentes, esta jerarquización y especialización de la red viaria se entiende básica para revertir el actual modelo radiocéntrico que penaliza especialmente los desplazamientos norte-sur entre los municipios de la corona metropolitana.

Para conseguir este modelo equilibrado con el territorio es necesario la urgente finalización de la Variante Oeste, la cual junto con la Ronda Oeste constituyen los dos grandes ejes distribuidores que canalizan el trafico proveniente del valle del Guadalquivir por el sur la ciudad central y conectándolo con las carreteras radiales que acceden

a la ciudad de Córdoba: las vías A-4, A-45, N-431, y A-306, permitiendo dotar al territorio metropolitano de una buena accesibilidad.

Estas actuaciones buscan resolver las deficiencias existentes en la red actual, proponiendo nuevas conexiones norte-sur que favorezcan la conectividad entre la sierra y el valle, contribuyendo a la estructuración y ordenación de este sector metropolitano. Igualmente, deben dotar de mayor permeabilidad a la zona oeste de la ciudad central, descongestionando el único acceso viario existente por el oeste con la capital, la ctra. A-431.

Recientemente se ha introducido un nuevo elemento en el debate del modelo de articulación viaria de la ciudad Córdoba con el proyecto de una nueva Ronda Norte. Dicha iniciativa exclusivamente municipal no está prevista en el modelo de movilidad del PGOU de la ciudad, ni tampoco en ningún plan sectorial de infraestructuras estatal o autonómico, y además esta "Ronda Norte" no reúne las características para tener dicha naturaleza viaria, pues es una vía de diseño y naturaleza exclusivamente urbana que en absoluto va a poder prestar funciones de ronda norte y además atraviesa en su totalidad el tejido urbano de la ciudad.

Dicho proyecto genera incertidumbres respecto de los posibles efectos que dicha actuación puede provocar en la movilidad de la aglomeración y las dificultades de su construcción debido a su escasa funcionalidad como ronda, su elevado coste de ejecución, su difícil compatibilidad con la aparición de restos arqueológicos y en especial por la introducción en la trama urbana de la ciudad de los tráficos de medio y largo recorrido de escala territorial que en la actualidad se canalizan, por el sur de la misma, a través de los ejes viarios de la Variante Oeste y la Ronda Oeste evitando su paso por la ciudad de Córdoba.

- La creación de una nueva barrera ferroviaria condiciona la conectividad de los futuros crecimientos urbanos

La infraestructura ferroviaria que de carácter lineal atraviesa la aglomeración urbana de Córdoba a lo largo del valle del Guadalquivir, debido a diversas actuaciones recientes en la red, está generando una indeseada función de barrera en este territorio, al agudizar la separa-

ción y segregación de los ámbitos situados tanto al norte como al sur de este eje ferroviario.

La puesta en funcionamiento de la linea de ferrocarril de alta velocidad Sevilla-Madrid, implantada en el territorio metropolitano en paralelo con las vías ya existentes, está reforzando la segregación de los territorios que atraviesa. Esta situación se ha agravado con la puesta en servicio de la nueva línea de ferrocarril de alta velocidad AVE Málaga a Madrid, la cual en su segmento desde Almodóvar del Río hasta Córdoba ha vuelto a implantar sus vías en paralelo con las ya existentes, sin ningún análisis de su compatibilidad funcional respecto del territorio metropolitano que atraviesa, generando en su superficie un "corredor ferroviario" de enorme sección que va a condicionar el futuro de aglomeración urbana de Córdoba.

Esta situación se ha visto agravada por la errónea decisión del ayuntamiento de Córdoba, único en el caso español, de obligar a soterrar la Ronda Oeste bajo las vías del ferrocarril y no al revés, condenando al territorio metropolitano atravesado por este corredor ferroviario a la segregación entre sus zonas urbanas actuales y las de nueva expansión situadas al norte y sur de las vías, que precisamente era lo que se pretendía evitar. Efectivamente, la rigidez del trazado que conlleva toda infraestructura ferroviaria por la exigencia de poseer una mínima pendiente, obliga a que el territorio metropolitano situado al oeste de la ciudad quede atravesado y seccionado por este "corredor ferroviario", sin poder plantear un futuro soterramiento de las mismas en este recorrido metropolitano.

Esta nueva barrera física va a condicionar los crecimientos urbanos en la zona oeste de la aglomeración ya que al estar atravesados en superficie por ese amplio "corredor ferroviario", para evitarlo y ser permeables, van a necesitar la ejecución de costosos pasos territoriales que permitan las conexiones norte-sur, o establecer limitaciones al crecimiento urbano en ambas zonas del pasillo ferroviario, o asignar una obligada especialización de usos de suelo para los terrenos situados entre ambas márgenes de la barrea ferroviaria en superficie que reduzca la demanda de movilidad entre ambas márgenes.



El corredor ferroviario condiciona la construcción
del futuro territorio de la aglomeración **(12)**

- Insuficientes conexiones de la ciudad de Córdoba con el norte de la provincia

La mejora de algunas infraestructuras viarias realizadas en la provincia de Córdoba, como la Autovía A-45, Ronda Oeste y Variante Oeste (ésta aun de manera incompleta) han venido obviando las conexiones que articulan la ciudad de Córdoba con el norte de su provincia, donde la carretera N-432 sigue presentando un trazado y sección claramente insufientes respecto del trafico que soporta.

Este hecho unido a la desaparición del servicio ferroviario entre Córdoba y Almorchón al eliminar su conexión con la red ferroviaria por la ejecución de la linea del AVE a su paso por la ciudad, está significando un paulatino agravamiento de la situación de aislamiento de la ciudad respecto del norte de la provincia y del sur de la peninsula, ámbito con el cual ha mantenido históricamente importantes flujos tanto de personas como de mercancías.

Esta vía del Almorchón presenta características técnicas de via estrecha, cumpliendo tambien una función metropolitana al conectar con algunos núcleos urbanos cercanos e importantes nodos de actividad, como la Central de Puente Nuevo, los núcleos urbanos de la Estación de Obejo y Cerro Muriano con su base militar. La recuperación de esta línea ferroviaria es un tema recurrente, habiéndose realizado un Estudio Informativo que diseña un trazado casi exclusivo para tráfico de mercancías pues no conecta con los núcleos urbanos del ámbito y que arroja un coste económico desorbitado y serias dudas respecto de su viabilidad ambiental. Igualmente parte del trazado hoy en desuso se solapa con el trazado previsto para la Autovía A-81.

La falta de conexión ferroviaria con el norte unido a la denegación por problemas ambientales del proyecto de construcción de la autopista de Toledo a Córdoba y no disponer aún del proyecto de la futura Autovía A-81 en el sector de Badajoz a Córdoba, está suponiendo una pérdida de competitividad de la ciudad respecto del norte de la provincia y del sur de la península por no disponer de conexiones adecuadas, perdiendo con ello parte de su posición privilegiada respecto de ese sistema de ciudades y de los nodos prodcutivos.

- Córdoba nodo privilegiado en el trafico ferroviario de viajeros y mercancías en Andalucía y España

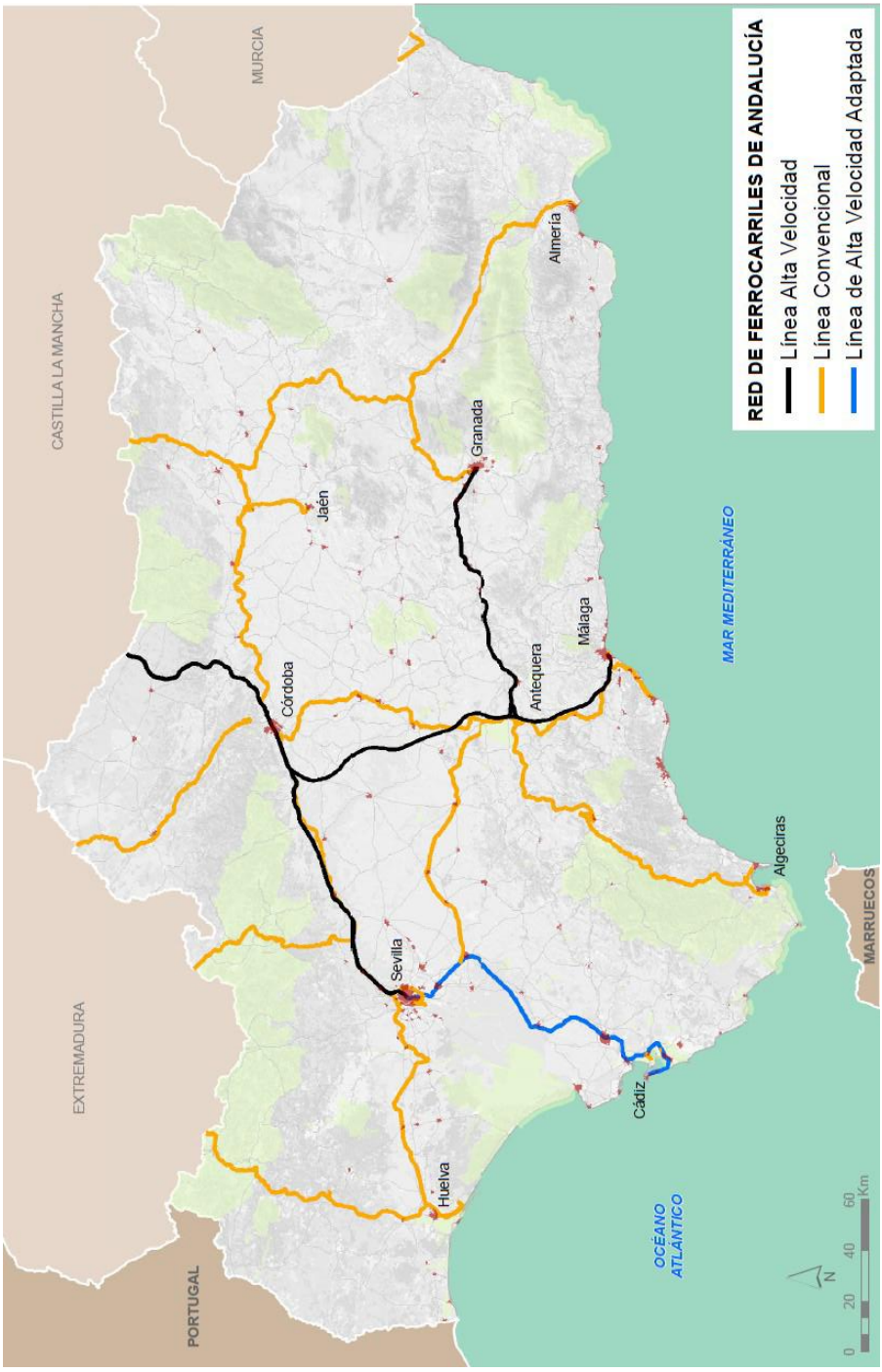
La ciudad de Córdoba posee una posición de privilegio respecto de la red ferroviaria española, en especial con la entrada en servicio de las nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad AVE, que la posicionan como un nodo privilegiado en la red ferroviaria AVE de Andalucía y España. Baste señalar al respecto que hasta la aparición de la pandemia COVID-19 la estación de Córdoba disponía de 100 servicios diarios en AVE, datos superiores al del resto de ciudades de España (excepto Madrid) y también al de muchas capitales europeas; Igualmente, la ciudad se conecta con todas las capitales andaluzas que utilizan la red AVE, de manera integral o parcial, además de las de Jerez de la Frontera y Algeciras, lo que la convierte en nodo estratégico en el tráfico de pasajeros.

Aprovechar esta excelente conexión ferroviaria con las grandes redes el transporte de viajeros por Alta Velocidad para seguir posiciona-

do la ciudad de Córdoba como nodo principal en el sistema ferroviario es un objetivo y una señal de identidad propia de la ciudad y de su territorio, que debe reforzar su posición de centralidad y potenciar sus ya significativas "rentas de localización" en el conjunto del sistema de ciudades del sur de la península, favoreciendo su competitividad respecto de sectores económicos que demandan una movilidad accesible: el turismo, la ciencia y la cultura, o la logística entre otros.

No obstante lo anterior hay que señalar también la aparición de algunas incertidumbres. La red ferroviaria española de Alta Velocidad no logra aún captar tráfico de mercancías realizándose de manera casi exclusiva dichos tráficos a través de la red de ancho ibérico convencional desconociéndose el papel que en dicho reparto podrá desempeñar esta red AVE, así como las funciones que la aglomeración urbana de Córdoba puede desempeñar al disponer de instalaciones logísticas del Estado y de la Junta de Andalucía en servicio y con acceso a estas dos redes de ancho diferente.

Mas incertidumbre genera en la provincia el que su red ferroviaria de ancho ibérico está quedando marginada respecto de la nueva red AVE por la modificación del reparto de pasajeros por ferrocarril muy similar al que ya se produjo hace décadas en la red viaria con la puesta en servicio de la red de autovías en detrimento de la red viaria convencional; ahora también se produce un trasvase masivo de la movilidad desde la infraestructura ferroviaria convencional hacia la red AVE, más rápida, cómoda y eficiente, provocando la aparición de nuevos desequilibrios territoriales al eliminarse trayectos en la vía del ferrocarril convencional. Así por ejemplo, en la red de ancho ibérico de la provincia, además de persistir la falta de conexión con el norte con la línea de Almorchón, solo está en servicio actualmente por el valle del Guadalquivir los trayectos de Media Distancia regional que conectan Jaén con Cádiz. Igualmente se han eliminado los servicios ferroviarios en este ancho de vía con el sur de la provincia y las conexiones de Córdoba con Aguilar del Frontera, Montilla y Puente Genil, ésta última salvo el servicio en AVE.



Situación de privilegio de Córdoba en el sistema ferroviario de Andalucía y de España **(13)**

Por tanto las actuaciones futuras deben valorar también la rentabilidad social y territorial y no solo la económica, pues este trasvase de movilidad está provocando que la puesta en servicio de los nuevos servicios AVANT, eliminan muchos de los servicios ferroviarios de escala regional que discurren sobre la vía de ferrocarril convencional, creando de nuevo desequilibrios territoriales donde el protagonismo de los servicios AVE favorece un escenario de marginación paulatina de las vías convencionales con la consecuente pérdida de accesibilidad de las ciudades y los territorios históricamente conectados por ferrocarril.

Por último, la iniciativa de ejecutar un By-Pass en el término municipal de Almodóvar del Río que permita una conexión directa de la línea AVE Málaga-Sevilla sin parada en la estación de Córdoba conlleva, además de una injustificada inversión económica por su excesivo coste en relación con la mínima reducción de la duración del tiempo del trayecto, provoca también graves afecciones al conjunto de la red ferroviaria de Andalucía, en especial por cuestionar la finalización del eje ferroviario transversal de Andalucía EFTA, linea básica para mantener la centralidad de Córdoba en la red ferroviaria de Andalucía y España.

- La puesta en servicio de una red de cercanías ferroviarias elemento constituyente del territorio metropolitano

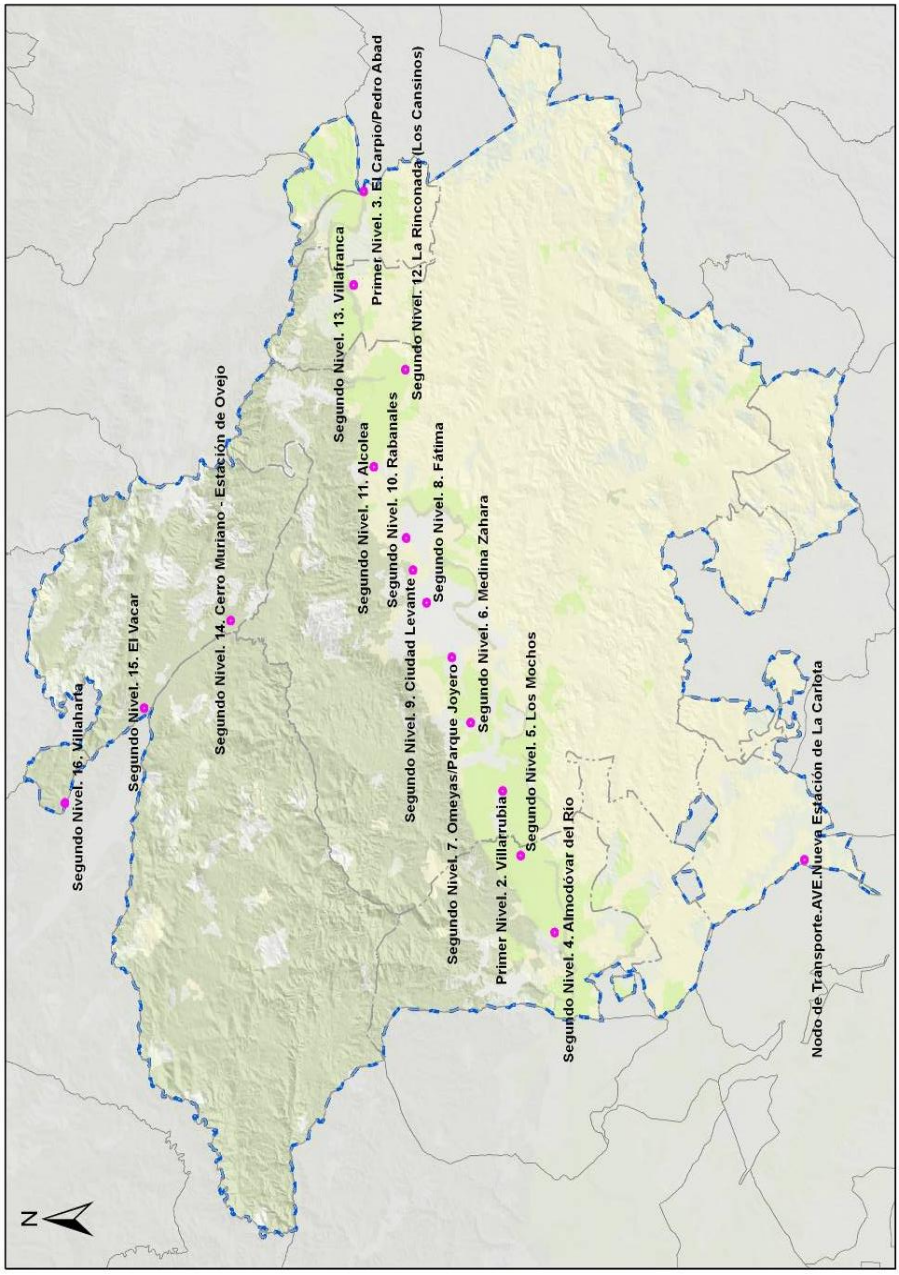
Como se ha comentado la ciudad de Córdoba es uno de los nodos estratégicos más importantes en la red ferroviaria nacional de Alta Velocidad, pero hay que señalar que dispone también de un trazado ferroviario en vía convencional que atraviesa toda su zona más urbanizada y densamente poblada, disponiendo de vías de ferrocarril, estaciones y apeaderos, algunos de ellos en desuso, de escala y naturaleza metropolitana, por lo que sorprende que no disponga todavía de un servicio de transporte público de masas, sostenible, rápido y eficaz, como son los servicios de cercanías ferroviarias.

Además, hasta no hace muchas décadas, la estación central de Córdoba recibía pasajeros de las principales ciudades de su provincia, en especial de los situados en el Valle del Guadalquivir y de la importante red de Ciudades Medias del sur de la misma.

En el modelo actual de la movilidad de Córdoba, en el que los desplazamientos se realizan mayoritariamente de manera individual y en vehículo privado, agravado por la implantación de crecimientos urbanos dispersos y con baja densidad que generan un aumento significativo de la movilidad obligada, la puesta en servicio de un modo de transporte ferroviario de gran capacidad de viajeros como es el servicio de Cercanías, se convierte en el elemento clave y articulador para la futura movilidad de escala municipal y metropolitana, aumentando con ello también la eficiencia de la red ferroviaria actual, mediante su conexión con los núcleos urbanos próximos, con una ínfima inversión al discurrir las vías del ferrocarril por el principal eje urbano-territorial de la aglomeración del valle del Guadalquivir, desde Posadas y Almodóvar del Río hasta los núcleos urbanos de Villafranca, El Carpio y Pedro Abad.

El problema ya comentado de la existencia de un corredor lineal de infraestructuras en esa estrecha franja de terreno que condiciona la consecución de una movilidad más sostenible, se convierte en la aglomeración urbana de Córdoba en una excepcional oportunidad para implantar este sistema de transporte colectivo que reduzca la tensión sobre los sobrecargados ejes viarios de transporte, introduciendo también un cambio en el reparto modal a favor del servicio de cercanías de ferrocarril. Ampliar y extender el actual servicio ferroviario que conecta Córdoba con las instalaciones de la Universidad en Rabanales con el conjunto de estaciones y apeaderos existentes o en desuso, mejorará la intermodalidad, la eficiencia de la red del transporte público y servirá como elemento básico en la construcción del nuevo territorio metropolitano.

La red de apeaderos debe reunir un conjunto de condiciones mínimas para cumplir su papel de catalizador de la movilidad cotidiana, tales como disponer de un mínimo volumen de población, constituir polos de atracción en la movilidad cotidiana por generar desplazamientos para residencia o trabajo, disponer de aparcamientos disuasorios que favorezcan el trasvase de la movilidad hacia este modo de transporte colectivo, ofrecer horarios adaptados a la demanda real de los potenciales usuarios etc; elementos todos ellos que potencien el volumen de usuarios del nuevo servicio de Cercanías.



Modelo de cercanías ferroviarias para la aglomeración urbana de Córdoba **(14)**

Respecto de la iniciativa erróneamente denominada "Metro-Tren" hay que señalar que la red ferroviaria de Córdoba está constituida por vías de ancho ibérico y europeo, sin necesidad de implantar ningún otro ancho de vía sino aprovechar los ya existentes; el fracaso de este "nuevo" servicio ferroviario obedece a varias razones, como su improvisada implantación; La ausencia de estudios previos de demanda que justifiquen su viabilidad; ser una iniciativa exclusivamente municipal siendo ésta precisamente la única administración sin competencias en la materia; no haberse ejecutado medidas para favorecer la intermodalidad y su integración con el resto de la red de transporte, etc; baste señalar en este sentido que las "nuevas propuestas" de apeaderos existentes y a crear son las mismas que ya estaban contenidas en los estudios de la Junta de Andalucía del citado Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración Urbana de Córdoba. **(3)**

Como conclusión hay que señalar que el servicio ferroviario de Media Distancia de Córdoba a Rabanales registró en la última década cifras sostenidas en el incremento de su demanda, y concretamente en el año 2019 (ultimo año antes del descenso generalizado que ha provocado la pandemia COVID-19) se alcanzó la cifra máxima de viajeros/año, cercana al millón de usuarios, siendo además financiado suplementariamente por la propia Universidad de Córdoba.

De esta cifra, la aportación de nuevos viajeros por la puesta en servicio del "Metro-Tren" no alcanzó siquiera el 4% del total de usuarios, generando además un importante déficit en la explotación de este nuevo servicio ferroviario e igualmente un descenso significativo en el volumen de viajeros de las líneas periféricas que el ayuntamiento, a través de la empresa municipal AUCORSA tiene contratadas para realizar trayectos con un recorrido similar.

- Nuevas formas de movilidad individual

Los efectos que está provocando en la movilidad general de la población la pandemia COVID-19, así como la aparición de nuevas formas de movilidad cotidiana individual, como son la recuperación del uso de bicicleta, patines eléctricos, Sub-way, o los nuevos servicios de transporte colectivo privado Uber y Cabifay, muchos de ellos todavía sin regulación legal, son nuevos elementos que van a modificar sus-

tancialmente la distribución clásica de la movilidad según modos de transporte, demandando algunos de ellos la creación de nuevas infraestructuras para su uso exclusivo y segregado algunos tráficos de las actuales vías de transporte.

Aunque se desconoce todavía el alcance e intensidad que estos nuevos modos y operadores del transporte puedan generar en el modelo actual y futuro de la movilidad en la ciudad de Córdoba y su territorio de expansión, parece claro que los mismos deberán ser analizados y tenidos en consideración en la elaboración de los futuros planes urbanísticos, territoriales y sectoriales.

NOTAS DE TEXTO

(1) Dos iniciativas principales:

a) Trabajo titulado: "caracterización Territorial de la Incipiente Área Metropolitana de Córdoba", impulsado por la Delegación en Córdoba de la Consejería de Obras Públicas y Transportes con el apoyo de la consultoría externa adjudicataria del mismo, encabezada por Díaz Quidiello, Feria Toribio y Pozuelo Meño. 2005.

b) Documentos Técnicos para la redacción del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Córdoba POTAUCOR. Decreto 242/2011, de 12 de julio. Boletín oficial de la Junta de Andalucía BOJA numero 146, de 27 de julio de 2011 adjudicado a la empresa TERRITORIO Y CIUDAD. S. L.

(2) Datos elaborados en relación con el ámbito territorial delimitado por el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Córdoba POTAUCOR. Decreto 242/2011 a partir de la información del Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía SIMA. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades. Junta de Andalucía. 2020.

(3) Comisión Europea 1997. El reglamento del Consejo 2082/93 establece la obligación de elaborar una relación exhaustiva de los impactos de aquellos proyectos que superen una financiación de 50 millones de euros. Análisis Coste-Beneficio (ACB) como herramienta de trabajo para la evaluación económica de inversiones en infraestructuras.

- Regulation (EU) No 1303/2013 of the European Parliament and of the Council of 17 December 2013 laying down common provisions on the European Regional Development Fund, the European Social Fund, the Cohesion Fund, the European Agricultural Fund for Rural Development and the European Maritime and Fisheries Fund and laying down general provisions on the European Regional Development Fund, the European Social Fund, the Cohesion Fund and the European Maritime and Fisheries Fund and repealing Council Regulation (EC) No 1083/2006.

- Commission Delegated Regulation (EU) No 480/2014 of 3 March 2014 supplementing Regulation (EU) No 1303/2013.

- Comisión Europea, DG Política Regional: Guía del análisis costes-beneficios de los proyectos de inversión, 2002. http://europa.eu.int/ comm/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02_es.pd

(4) Se han realiado numerosos estudios y trabajos de campo para conocer el modelo de movilidad en la aglomeración urbana de Córdoba, de los que aquí se detallan solo algunos de ellos:

- Plan de Transportes de la aglomeración urbana de Córdoba. VS Ingeniería y Urbanismo SL Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía. 2007.
- Consorcio Metropolitano de Transportes del Área de Córdoba. Estadísticas anuales.
- Plan movilidad urbana sostenible de la ciudad de Córdoba. Ayuntamiento de Córdoba. ETRALUX S.A. 2011.
- Observatorio de la Movilidad Metropolitana. Gobierno de España. 2014.
- Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía. UTE TEMA GRUPO CONSULTOR y V.S. INGENIERÍA Y URBANISMO 2017.

REPRESENTACIONES GRÁFICAS

(1) El ARCO Atlántico PITMA 20121-2027 y Plan Estratégico Infraestructuras y Transporte PEIT 2005-2020. Ministerio de Fomento.

(2) Documento de Referencia del Informe de Sostenibilidad Ambiental ISA del Plan de Ordenación del territorio de la aglomeración urbana de Córdoba POTAUCOR. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Junta de Andalucía. TERRITORIO Y CIUDAD. 2011.

(3) Documento de Referencia del Informe de Sostenibilidad Ambiental ISA del Plan de Ordenación del territorio de la aglomeración urbana de Córdoba POTAUCOR. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Junta de Andalucía. TERRITORIO Y CIUDAD. 2011.

(4) Proyección de la población de Andalucía, provincias y ámbitos subregionales 2013-2070. Instituto de estadística y Cartografía. Consejería de Economía y Conocimiento. Junta de Andalucía. 2015.

(5) Avance del Plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad de Córdoba. Ayuntamiento de Córdoba. ETRALUX S.A. 2011,

(6) Identificación y delimitación de asentamientos en suelo no urbanizable. Documento del AVANCE según el contenido del Decreto 2/2012, de 10 de enero, por el que se regula el régimen de las edificaciones y asentamientos existentes en suelo no urbanizable en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Gerencia Municipal de Urbanismo GMU. Ayuntamiento Córdoba. 2013.

(7) Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables. Ministerio de Medio Ambiente y Agua. 2018.

(8) Memoria del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía. UTE TEMA GRUPO CONSULTOR y V.S. INGENIERÍA Y URBANISMO 2017.

(9) Avance del Plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad de Córdoba. Ayuntamiento de Córdoba. ETRALUX S.A. 2011.

(10) Estudio Informativo. Implantación de un servicio de tranvía en la ciudad de Córdoba. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Junta de Andalucía. 2009.

(11) Mapa de Tráfico en la Red de Carreteras del Estado RIGE. Ministerio de Fomento. 2018.

(12) Empresa Pública de Puertos de Andalucía. Area Logística de Córdoba. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía. 2020.

(13) Plan de Infraestructuras del Trasnporte y Movilidad de Andalucía PITMA 2021-2027. Documento de Diagnostico. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía. 2020.

(14) Documento de Referencia del Informe de Sostenibilidad Ambiental ISA del Plan de Ordenación del territorio de la aglomeración urbana de Córdoba POTAUCOR. Consejería de Obras Públicas y Vivienda 2011. Territorio y Ciudad.

CÓRDOBA Y SUS BARRIOS HACIA EL FUTURO: UNA CIUDAD INTELIGENTE, UN PROYECTO COLECTIVO

LUIS CONDE GALDÓ
Socio Director Woover

1. Introducción

En el momento de escribir estas líneas, inmersos en una profunda crisis sanitaria, social y económica provocada por la pandemia derivada del coronavirus 2019 (Covid-19), se hace inevitable por mi parte destacar el antes y el después de nuestra comprensión global en torno al desempeño que la tecnología y un mundo cada vez más digital puede representar para nuestra sociedad más cercana; incluso para aquellos en los que nuestro día a día se sitúa de una forma intensa y constante en el empeño de impulsar la digitalización de todo tipo de entidades y procesos.

Ahora, más que nunca, la importancia del uso adecuado de la tecnología y la transformación que esta impulsa en nuestra sociedad es evidente. Así, cuando la actividad presencial tuvo que cesar, pocos días después de mi intervención en este magnífico Ciclo de conferencias en torno a Los Barrios de Córdoba en la Historia de la Ciudad, el mundo digital cobró más vida que nunca y ha permitido que las Administraciones Públicas sigan prestando sus servicios, continúe la actividad docente o el comercio electrónico se posicione y sea más que una alternativa.

La pandemia nos ha permitido acelerar la transformación digital que no con mucha intensidad venía sucediendo en los últimos años y, con ello, sin duda alguna, ha demostrado sus bondades, pero de igual modo nos ha mostrado su cara más amarga dando evidentes pruebas de quien no forma parte de la era digital, quien no cuente con las competencias digitales adecuadas, puede quedar excluido de un nuevo modo de hacer las cosas y el acceso a oportunidades de presente y futuro.

El paradigma de las Ciudades Inteligentes (Smart Cities, en inglés) no es otra cosa que esta transformación digital de la que hablo. Se trata

de orientar, sin improvisación, el desarrollo de las ciudades y municipios hacia un nuevo modelo en el que la innovación y la tecnología se orientan hacia la consecución de una mayor calidad de vida global. Y con ello, avanzar y progresar de una forma sostenible y sin exclusión.

De todo ello trata este capítulo y en el que evitaré caer en tecnicismos exagerados que compliquen su comprensión y me alejen del propósito principal que no es otro que desmitificar este concepto que ya forma parte de la realidad de nuestro territorio.

2. El concepto de Ciudad Inteligente

¿Qué entendemos por Ciudad Inteligente? En realidad, lo primero que habría que señalar es que se trata de una expresión resultante de la traducción de la anglosajona *Smart City* y que ha sido adoptado como referente sobre el que expresar un nuevo modelo de ciudad en el se intensifica el uso de la tecnología para hacer de ésta un entorno más avanzado y sostenible.

Así, desde hace algunos años proliferan definiciones de todo tipo que intentan guiarnos hacia una mejor comprensión del término en cuestión.

La Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT)[1], en su grupo temático sobre Ciudades Inteligentes, adoptan la siguiente definición: *"Una ciudad inteligente y sostenible es una ciudad innovadora que utiliza las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) y otros medios para mejorar la calidad de vida, la eficiencia de las operaciones, los servicios urbanos y la competitividad, asegurando que responda a las necesidades de las generaciones presentes y futuras respeto a aspectos económicos, sociales, ambientales y culturales."*

Por su parte, desde la Unión Europea a través de la Asociación Europea de Innovación sobre Ciudades y Comunidades Inteligentes[2] se define como: *"Las Ciudades Inteligentes deben ser consideradas sistemas de personas que interactúan y usan flujos de energía, materia-*

[1] Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). www.itu.int/es/ITU-T/focusgroups/ssc/

[2] Asociación Europea de Innovación sobre Ciudades y Comunidades Inteligentes. www.eu-smartcities.eu

les, servicios y financiación para catalizar el desarrollo económico sostenible, la resiliencia, y una alta calidad de vida; estos flujos e interacciones se hacen "inteligentes" mediante el uso estratégico de infraestructuras y servicios de TICs en un proceso de planificación urbana y gestión transparentes que responda a las necesidades sociales y económicas de la sociedad".

En nuestro entorno más próximo, el Libro Blanco AndalucíaSmart para las Ciudades y Municipios de Andalucía[3], uno de los documentos de referencia del Plan AndalucíaSmart 2020[4], iniciativa impulsada por la Junta de Andalucía a través de la Consejería de Transformación económica, Industria, Conocimiento y Universidades en colaboración con el conjunto de las Diputaciones Provinciales de nuestra comunidad, se define ciudad inteligente como:

"Con Ciudad Inteligente, nos referimos a un movimiento social, económico y tecnológico, que tiene como premisa fundamental ofrecer, principalmente a la ciudadanía, un espacio de máximo valor, bienestar y competitividad para su desarrollo personal, profesional y social y que, además, hace de esta meta un objetivo común para todos los grupos de interés públicos y privados que interaccionan sobre la propia ciudad (denominado ecosistema Smart, constituido por empresas, administraciones, asociaciones, habitantes,...), bajo el liderazgo y coordinación de su Gobierno Local, que actúa de forma responsable y transparente, llevando al máximo la eficiencia y efectividad de los recursos públicos y posibilitando la sostenibilidad económica y medio ambiental."

Se trata de una definición, entre las muchas que se han publicado, todas válidas, con la que me siento especialmente identificado y no sólo por el hecho de haber participado directamente en el equipo humano que la propuso, sino porque reúne aspectos clave que, sin ellos, difícilmente sería posible alcanzar esta meta de "ser inteligente". Veámoslo.

En primer lugar, deja claro que no se trata solamente de aplicar tecnología al desarrollo de la ciudad. Han sido muchas las ciudades

[3] Libro Blanco AndalucíaSmart para las Ciudades y Municipios de Andalucía. www.andaluciasmart.es/fi/libro-blanco

[4] Plan de Acción AndalucíaSmart 2020 (PAAS 2020). www.andaluciasmart.es

que han pensado que bastaba con incorporar tecnología y no han logrado el avance que se esperaba. La definición pone acento en que se trata de una acción que implica un movimiento social, económico y tecnológico y con ello nos intenta transmitir la imperiosa necesidad de incorporar factores muy diversos al proceso de hacer que una ciudad sea inteligente. Unos factores en los que participan muy diversos agentes: administración pública, universidades, asociaciones, empresas y, por supuesto, la ciudadanía. En este sentido, como explica el Banco Interamericano de Desarrollo (BID)[5], una de las claves en el "*camino hacia las smart cities"*, es el hecho de *identificar y establecer asociaciones con la propia administración pública y la iniciativa privada (empresas, universidades, ONG)*.

También nos posiciona ante una realidad que a veces parece olvidarse con facilidad y es el hecho de que es necesario situar en el centro de atención a la persona; a la ciudadanía en su conjunto. Y es que no se puede olvidar que detrás de cualquier actividad, pública o privada que ocurre en la ciudad, siempre habrá personas. Que progresan o se quedan atrás, que crecen y aprovechan oportunidades o se ven atrapadas desde el comienzo por nuevas amenazas, que toman parte en la vida pública y privada o que permanecen transparentes para el resto.

Somos las personas y no las farolas, semáforos o cualquier otro equipamiento urbano, las que esperamos percibir un valor nuevo y diferencial en nuestras vidas. Un valor que puede llegarnos de muchas formas distintas como analizaremos con posterioridad.

Y así, si el objetivo principal es que las personas, sin distinción, progresen, tengamos la seguridad de que inmediatamente detrás podemos fijar otros objetivos sobre el medio ambiente, la economía o la sostenibilidad que, sin duda, serán los mejores aliados para conseguir lo primero. Bueno, en cualquier caso, no deja de ser una opinión muy personal sobre la que, lógicamente, pudiera estar equivocado.

Finalmente, fijémonos el papel y responsabilidad que traslada a nuestros gobiernos locales para que éstos lideren el proceso de cambio hacia un modelo de ciudad más inteligente. Y es verdad, pues la Administración Pública puede y debe asumir esa posición en la que a la

[5] Banco Interamericano de Desarrollo (BID). 2016. La ruta hacia las Smart Cities. Migrando de una gestión tradicional a la ciudad inteligente.

vez que ejercita la responsabilidad que se asocia a sus competencias más básicas, impulsa un movimiento de cooperación con otros agentes y facilita el avance de la ciudad en su conjunto.

Pues bien, todos estos aspectos que reúne esta definición y que allá por 2015 cuando se trabaja en ella sólo eran una apuesta, hoy por hoy, cuando ya hemos tenido tiempo de ver como se han desarrollado múltiples iniciativas sobre ciudades de todo tipo y tamaño, podemos decir que forman parte de las claves fundamentales para lograr la esperada transformación de nuestras urbes.

Un concepto que podría resumirse en que las ciudades sean simplemente mejores ciudades aprovechando cualquier elemento o instrumento, como es la innovación o la tecnología, para lograrlo.

De la gran ciudad al conjunto del territorio

Hoy en día este paradigma ya no solo está siendo adoptado, como al principio, por las megaurbes que concentran a millones de habitantes, pues fue allí donde surgió como vía para intentar eficientar el servicio público en ámbitos como era el caso de la movilidad urbana, sino que está siendo incorporado al desarrollo de cualquier tipo de ciudad y municipio, incluso en aquellos muy pequeños en los que fenómenos como la globalización o la despoblación está poniendo a prueba la calidad de vida en los mismos.

Y es que el desarrollo inteligente no entiende de tamaño, ni de otras variables que caracterizan a las ciudades, sino que debe entenderse como una oportunidad global para el conjunto del territorio. Y, en ese sentido, ha empezado a consolidarse el término "Territorio Inteligente" y en el que el objetivo no es el avance individual de los municipios más favorecidos a priori, sino el del conjunto de todos los que conforman una provincia o región.

No pensar en claves de territorio inteligente sería en este momento apostar por un modelo de desarrollo que, sin duda alguna, provocaría una mayor exclusión de aquellas ciudades o pueblos de nuestra geografía que en este momento no son las que más personas concentran en torno a si mismas.

En este sentido la provincia de Córdoba es un ejemplo de territorio inteligente y en el que la Diputación provincial de Córdoba está ju-

gando un papel decisivo liderando en nuestro país un proceso de transformación que va más allá de las grandes concentraciones urbanas.

De esta forma desde 2019 viene desarrollando el proyecto "Enlaza Córdoba" en el que pretende activar una importante mejora en la prestación de servicios clave para la ciudadanía, como es el caso del abastecimiento de agua potable, la recogida de residuos urbanos o la eficiencia energética de los edificios públicos. Un proyecto que no es fruto de la improvisación, sino todo lo contrario, resultado del esfuerzo previo llevado a cabo adoptando un fuerte compromiso con la innovación, la tecnología y el diseño de estrategias siempre sostenibles.

En la actualidad, toda esta experiencia se funde en el diseño de su estrategia *Córdoba Distrito Smart, el Plan para el impulso digital y sostenible de la provincia de Córdoba* y que ha sido fruto del trabajo colaborativo, no sólo con el conjunto de la administración local cordobesa, sino también con múltiples agentes sociales y económicos de la provincia.

Y hablando de estrategias de desarrollo inteligente, permítanme que a continuación aborde algunas de las reflexiones que pudieran tenerse en cuenta para su correcto diseño y posterior puesta en marcha, pues tengo el firme convencimiento de que sin una adecuada formulación ninguna transformación, como la que pretende este nuevo concepto del que hablamos, será posible en nuestras ciudades.

3. Primera reflexión - El gobierno de la ciudad debe impulsar una estrategia. Y, con ello, pretender la máxima confiabilidad posible ante la ciudadanía

Así es, el desarrollo inteligente de una ciudad o un territorio cualquiera no encontrará mejor líder que la administración más cercana a la ciudadanía. No pensemos que este proceso de avance y progreso se produzca de forma espontanea o, dicho de otro modo, no esperemos a que éste suceda de forma descoordinada, desde la acción individual de unas u otras instituciones públicas o privadas.

¿Sabemos hacia donde debemos ir? ¿Conocemos de dónde partimos? ¿Qué iniciativas y actuaciones debemos impulsar?

Estas cuestiones, que podrían plantearse en el seno de cualquier administración local, encuentran su respuesta en la correcta definición

de una estrategia. Pues es la formulación de ésta la que permite analizar nuestra realidad, elegir el mejor camino para alcanzar nuestros objetivos y actuar en consecuencia para lograrlos ejecutando adecuadamente aquellos proyectos, actuaciones e iniciativas que se hayan definido.

Analizar, elegir y realizar. Una enseñanza que nunca olvido desde que el Profesor Bartolomé Alarcón así me la transmitiera en el seno del programa directivo *Executive – MBA* que desarrollé, ya hace más de quince años en San Telmo Business School[6].

Se trata de poner en acción uno de los lemas de esta tercera edición de "Los barrios de Córdoba en la historia de la ciudad."

"Asumir el pasado, pensar el futuro, construir la ciudad de mañana"

Y es que el desarrollo inteligente de nuestras ciudades y municipios no es ajeno a esta máxima que señalaba el Profesor Bartolomé Alarcón, pues es necesario que ayuntamientos y diputaciones pongan en valor lo vivido, motiven su propósito y, en consecuencia, alcancen una visión compartida por toda la ciudadanía.

Una forma de hacer que, sin quererlo, les convertirá en entidades confiables. Es decir, en entidades en las que se pueda confiar porque sus decisiones y acciones sean consecuencia de profesionalidad, integridad y generosidad.

Tres características que debieran ser la base de las personas que gobiernan el devenir de nuestros territorios. Tres cualidades que llamaron mi atención, así agrupadas, al conocer la reflexión que sobre liderazgo confiable lleva a cabo la Universidad Francisco de Vitoria[7] y que ahora me vienen bien para transmitir este concepto tan sólido como es el de la confiabilidad necesaria para impulsar un proceso de transformación tan contundente como es el que provoca la meta de ser provincia o ciudad inteligente.

[6] Instituto Internacional San Telmo de Sevilla. Claustro de Profesores. https://www.santelmo.org/claustro

[7] Escuela de Buen Gobierno UFV. 2016. Youtube. https://www.youtube.com/watch?v=CUalPBO4GrM&feature=youtu.be

a) *Profesionalidad*, porque es necesaria la máxima preparación posible y saber hacer por parte de quienes nos representan. Más aún cuando se lideran procesos de transformación en los que nos enfrentamos a nuevos paradigmas y desafíos como el caso que nos ocupa. Sin duda la base de estrategias certeras que proyecten eficacia y eficiencia en nuestras ciudades y municipios.

b) *Integridad*, porque necesitamos personas coherentes, capaces de realizar aquello que dicen que van a realizar. Pues solo desde esta base es posible hacer creíble una administración más transparente y honesta.

c) *Generosidad*, porque las estrategias tienen que nacer del mandato social que expresa la ciudadanía y, con ello, se hace necesario que éstas partan del análisis de las necesidades concretas que precisan las personas, las empresas o las asociaciones y no fruto de la ocurrencia y preferencia personal.

4. Segunda reflexión - Es el momento de la co-creación. Fuera de nuestra organización, hay más conocimiento y creatividad que dentro de ella

Entidades financieras que se digitalizan y cada vez cuentan con menos oficinas presenciales, aseguradoras sanitarias que nos ofrecen servicios on-line, la aparición de nuevos operadores digitales que intervienen y revolucionan el mundo de la distribución a través de la venta on-line o, simplemente, la nueva oferta de servicios en internet a los que accedemos cuando nos disponemos a planificar y gestionar nuestras vacaciones.

Todos, ejemplos de lo que podría denominarse el desarrollo inteligente en el sector privado y que tienen un denominador común. La mayoría de ellos parten, no sólo de la base que representa el uso de la tecnología, sino de auténticos procesos de reinvención de su actividad o de la forma en la que se organizan y dirigen a sus clientes o usuarios.

¿Es posible recorrer este camino de plena transformación en solitario?

Desde mi punto de vista, todas estas entidades y organizaciones han sabido ver a tiempo que, por más precisa y certera fuese su capa-

cidad de innovar y crear, es necesario tener en cuenta otros factores y capacidades para adaptarse a nuevos hábitos de consumo, modelos de negocio o, en definitiva, afrontar amenazas y explotar oportunidades de su entorno en la apasionante era digital en la que estamos inmersos.

Y la Administración Pública no será una excepción en esta nueva revolución digital que representa el desarrollo inteligente y ha asumido, con carácter general, al menos en el plano teórico, la necesidad de impulsar nuevos formatos de colaboración y cooperación para el diseño de sus estrategias.



Figura 1. Cooperación ente agentes formando un Ecosistema Smart

No se trata de activar la participación ciudadana para someter a consulta en muchos casos decisiones ya tomadas, sino de favorecer una cooperación real en el diseño de estrategias públicas y la gestión del servicio público.

Se trata de activar, también en el diseño de las ciudades, lo que el profesor Henry Chesbrough[8] denominó: Innovación abierta. Una forma de entender el servicio público que, como señalábamos con ante-

[8] Henry Chesbrough. (2003). Open innovation : the new imperative for creating and profiting from technology"

rioridad, también puede trasladarse al plano de la gestión de los servicios públicos. Y hablar, por tanto, de co-gestión del servicio público.

Pensemos en el alto beneficio que supone para todos, no sólo para los ayuntamientos, los nuevos servicios de gestión de incidencias urbanas que se están poniendo en marcha. Aplicaciones desde las que la ciudadanía puede informar en tiempo real desde su teléfono móvil, por ejemplo, de una farola que ha dejado de iluminar, y sobre la marcha activarse todo un proceso de mantenimiento urbano que da respuesta precisa y rápida a tal circunstancia.

Para poder implantar y progresar adecuadamente en un modelo avanzado de co-creación pública, también válido en cualquier otra entidad u organización, quizás debieran seguirse los siguientes pasos para alcanzar un modelo perfecto de innovación abierta:

a) En primer lugar, dentro de la entidad, en nuestro caso en el seno de cualquier administración local que quiera liderar este cambio, será necesario facilitar que los miembros de la misma puedan exponer sus ideas y participar activamente en el diseño y creación de su estrategia e implantación futura. O el diseño constante de innovaciones en torno a cualquier servicio público.

   Huyamos de la estanqueidad que puedan suponer los departamentos de innovación y recordemos que el objetivo final será horizontalizar al máximo la capacidad de crear y diseñar el futuro de la entidad.

b) Así, si somos maduros en claves de innovación y hemos podido hacer creíble que este proceso es cosa de todas las personas que conforman la entidad o, al menos, de todas aquellas que voluntariamente así lo deseen, estaremos en plena disposición para abordar un segundo nivel de innovación.

   Lancemos nuestros retos hacia el exterior e invitemos en consecuencia a que otras personas, de forma individual o colectiva, nos presenten sus ideas para abordar los primeros.

   Nos sorprenderá la eficacia con la que otros agentes externos pueden contribuir a nuestra estrategia, pues hemos de reconocer que ahí fuera, entiéndase, más allá de nuestra entidad, hay un alto interés en participar en el desarrollo inteligente de nuestras ciudades y municipios.

c) El siguiente estadio de la innovación abierta y que también pondrá a prueba nuestra capacidad de co-crear será aceptar el que, sin previo aviso y sin convocatoria pública alguna, desde el exterior cualquier persona u organización contacte con nosotros para mostrarnos sus ideas y propuestas.

   Parece sencillo, pero si en nuestra organización no hemos desarrollado bien una actitud creativa y abierta, muchas oportunidades pasarán sin que nos demos cuenta del alto valor que pueden tener para nuestros intereses.

d) Y, finalmente, la excelencia del proceso continuo de creación colectiva que deseamos surgirá de forma natural y veremos que nuestros desafíos inspiran a los demás y desde el exterior surgirán actividades, iniciativas que contribuyen al desarrollo inteligente de una forma global.

   Las ciudades o territorios que favorecen un ecosistema de innovación de forma natural están avanzando sustancialmente en su propio avance y transformación, tal y como muestra, año tras año, la plataforma de investigación[9] que lidera el Centro de Globalización y Estrategia del IESE Business School.

   Un ejemplo de ello es el que han provocado en muchos casos emprendedores de base tecnológica y con gran potencial de crecimiento que han contribuido, por ejemplo, en el diseño de nuevas soluciones de movilidad para las ciudades: servicios de alquiler de bicicletas o motos eléctricas, servicios de reparto especializados y sostenibles a nivel medio ambiental para lo que se ha venido a denominar de "ultima milla", etc. Y todo de ello de una forma espontanea cuando existe el clima emprendedor e innovador adecuado para ello.

Consigamos entre todos que nuestras ciudades sean espacios de innovación abierta en el que desarrollo inteligente sea una meta común; eso si, como venimos indicando, en lo posible impulsado y liderado por nuestros Ayuntamientos y Diputaciones.

[9] IESE Business School. 2020. IESE Cities in motion index 2020.

5. Tercera reflexión - Lo peor que puede ocurrir es que estemos generando servicios que nadie quiere, que nadie necesite

"Lo peor que le puede pasar a una empresa es crear productos que nadie quiere"

Esta frase, que atribuida a Ash Maurya[10], creador de la herramienta de estrategia empresarial "Lean Canvas", bien pudiera ser aplicada como base de esta tercera reflexión en el camino de ser inteligentes.

Así, en esto de generar servicios que nadie necesita, es probable que exista la disculpa que de forma natural debe atribuirse a la falta de conocimiento y experiencia que se requiere para abordar con éxito un nuevo paradigma como es el caso del de las ciudades inteligentes. El caso es que en los últimos años hemos podido ver como un alto número de administraciones locales han impulsado y llevado a cabo proyectos en los que por mucha tecnología que éstos incorporasen no se ha generado valor real para la ciudadanía y, por tanto, tampoco para la ciudad y mucho menos para quienes las administran.

Y no hay valor, cuando las soluciones que se proponen no dan respuesta a una necesidad o problema bien definido. ¿Será por falta de problemas? Tampoco lo hay cuando el fin es el uso de la tecnología y no se interpreta que ésta es tan solo un medio más.

La razón puede estar en el hecho de centrarnos más en nuestras preferencias personales, que en analizar la oportunidad de resolver las necesidades que presenta la ciudadanía y que ésta, mejor que nadie, pudiera expresarnos para, de una forma coherente, generar una solución efectiva aprovechando los recursos, en este caso tecnológicos, más eficaces y eficientes a nuestro alcance.

¿Y cuáles son las dimensiones sobre las que es posible aplicar inteligencia en los términos en los que hablamos en este caso y, con ello, generar valor?

Siguiendo con el referente con el que iniciábamos este texto, el Libro Blanco AndalucíaSmart para las ciudades y municipios de Anda-

[10] Ash Maurya. (2014). Running Lean: Cómo iterar de un plan A a un plan que funciona.

lucía, el desarrollo inteligente se expresa sobre cuatro dimensiones bien diferenciadas.

a) Las Personas.

   Nos referimos al hecho de que una ciudad en la que su ciudadanía, receptora de servicios, es más capaz, con más talento, es sin duda un garante para una mejor sociedad, para una mejor ciudad.

   El talento no es una partícula sin conexión y aislada del funcionamiento y desarrollo de la ciudad. Lejos de ello, el talento gira en torno a un complejo proceso sobre y por las personas, compuesto de distintos subprocesos o actividades y en el que influyen entidades, factores y recursos de muy diversa naturaleza.

   Así, desde su identificación y desarrollo, hasta su puesta en valor en la sociedad, el Gobierno Local puede impulsar y favorecer el talento de la ciudadanía convirtiéndolo en una de las prioridades de su modelo de gobierno. O no hacerlo.

b) La Economía.

   El gobierno de la ciudad, más en el marco de una ciudad inteligente, debe ser consciente del hecho de que buena parte del desarrollo de la misma dependerá de cómo actúa la propia ciudad como de polo de generación de riqueza, empleo y atracción de profesionales, así como de nuevo valor productivo y/o empresarial.

   Por tanto, se hace necesario identificar cuál es el ecosistema en torno al que la economía de la ciudad, organizada en sectores productivos o empresariales (incluida la iniciativa emprendedora), fluye y como ésta introduce la innovación como garante de avance en el desarrollo de la misma.

   Conociendo y promoviendo el ecosistema local de innovación se estará en disposición de avanzar en la mejora de los instrumentos que éste emplea y en el diseño de otros más avanzados y orientados a la demanda sectorial.

c) Los Servicios Públicos.

   La ciudadanía requiere servicios útiles y de máximo valor, gestionados con austeridad y eficacia. Las Administraciones Públi-

cas pueden, con su ejemplo, liderar el cambio necesario una vez más.

Y estos aspectos, no debieran quedar en el plano de la improvisación o de un proyecto aislado, sino todo lo contrario, como resultado de la definición precisa del modelo de ciudad que se pretende y la definición de una estrategia clara para su consecución.

d) El Entorno.

El medio natural, edificios y recursos e infraestructuras, sean públicas o privadas, todos ellas contribuyen a un tipo de ciudad u otra; se tienen o no se tienen; se conservan o abandonan; son mejores o peores, pero requieren la atención necesaria para su sostenibilidad.

Hacerlo representará un gran beneficio para el propio medio y un gran ahorro para nuestra economía.

Así, parece claro que a todo proyecto relacionado con un objetivo global de ciudad inteligente hay que sumar acciones directas para la conservación del entorno y que éstas deben responder a una estrategia de gobierno clara y no caer exclusivamente en acciones independientes e inconexas en ámbitos como la energía o la movilidad.

En este sentido, a partir de un proyecto realizado por la Universidad de Tecnología de Viena[11] y ratificado y adoptado con posterioridad por la Dirección General de Políticas Interiores de la Unión Europea[12], se establecieron los principales ámbitos de desarrollo inteligente de la ciudad y desde los que es posible actuar en torno a las dimensiones de inteligencia vistas con anterioridad.

Se trata de un referente conceptual que con posterioridad ha sido interpretado por toda clase de instituciones públicas y privadas que han visto en torno a él, un modelo para adoptar una visión holística del avance de las ciudades.

[11] Universidad de Tecnología de Viena. (2007). European Smart Cities. http://www.smart-cities.eu/

[12] Dirección General de Políticas Interiores de la Unión Europea. (2014). Mapping the smart cities in the EU.

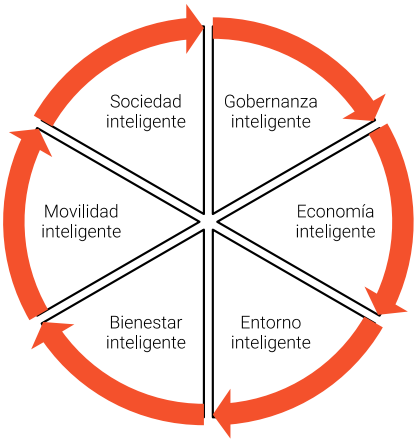


Figura 2. Ámbitos de desarrollo inteligente de la ciudad.

A continuación, se resumen brevemente cada uno de estos ámbitos y el tipo de iniciativas que en torno a ellos se vienen impulsando.

Smart Governance (Gobernanza Inteligente)

Actuar en claves de Gobernanza Inteligente significa activar políticas y actuaciones especialmente orientadas a una correcta planificación estratégica y a la adopción de un esquema de Gobierno Abierto en su relación con la ciudadanía.

Es el caso de iniciativas y proyectos relacionados con:

- El impulso y desarrollo de la administración electrónica.
- La definición de esquemas y soluciones de participación ciudadana.
- La adopción de nuevos modelos de transparencia y publicación de datos abiertos (open data) para su posterior reutilización por parte de agentes externos.
- Impulsar nuevos modelos de prestación de servicios (colaboración público privada)
- Velar por una gestión integral de las operaciones de la ciudad (información, integración, georreferenciación, organización, etc.).
- Etc.

Smart Environment (Entorno Inteligente)

Está centrado en la gestión eficiente y sostenible de los recursos de la ciudad, y engloba áreas de servicio como es el caso de: energía, agua, medio ambiente urbano y gestión de residuos.

Es el caso de iniciativas y proyectos relacionados con:

- Mantenimiento de parques, jardines y playas.
- Gestión del riego de espacios públicos.
- Medición medioambiental: calidad del aire y ruido.
- Limpieza viaria y recogida de residuos.
- Gestión de la red eléctrica y consumo del alumbrado público.
- Monitorización del consumo energético en edificios públicos, privados y hogares.
- Abastecimiento, distribución y calidad del agua.
- Gestión de la red de saneamiento y depuradoras.
- Etc.

Smart Economy (Economía Inteligente)

Se enfoca hacia un desarrollo económico y competitivo de la ciudad basado en la innovación, y encuadra las áreas de: turismo, consumo, comercio y negocios, empresa digital, ecosistema de innovación y empleo y emprendimiento.

Es el caso de iniciativas y proyectos relacionados con:

- Aplicaciones móviles y otros servicios electrónicos para el comercio.
- Aplicaciones móviles y otros servicios electrónicos para el turista.
- Servicios electrónicos de orientación de empleo y el emprendimiento.
- Servicios electrónicos de información al consumidor.
- Servicios a las empresas para la incorporación de las TIC.
- Servicios, recursos e infraestructuras para la innovación.

Smart Mobility (Movilidad Inteligente)

Tiene como objetivo mejorar la movilidad, el transporte y la accesibilidad en la ciudad, y abarca las áreas de: infraestructura viaria, transporte y tráfico, estacionamiento y accesibilidad.

Es el caso de iniciativas y proyectos relacionados con:

- Control del tráfico (incluidas zonas peatonales o de tráfico restringido).
- Gestión de flotas municipales.
- Gestión de los medios de transportes de viajeros.
- Gestión de puntos de recarga de vehículos eléctricos.
- Gestión de red de bicicletas públicas.
- Gestión de estacionamiento público.
- Gestión de semáforos y señalética.
- Gestión de paneles de información.
- Etc.

Smart Living (Bienestar Inteligente)

Tiene como objetivo incrementar la calidad de vida de las personas que forman parte de la ciudad, y que contempla las siguientes áreas de servicio: la salud, educación, cultura y ocio, asuntos sociales, seguridad y emergencias, urbanismo y vivienda e infraestructura pública y equipamiento urbano.

Es el caso de iniciativas y proyectos relacionados con:

- Video vigilancia.
- Seguimiento y actividad de efectivos y brigadas.
- Centros de control y seguridad y emergencias.
- Planeamiento urbanístico.
- Gestión, mantenimiento de las infraestructuras públicas y equipamiento urbano.
- Conservación y rehabilitación del patrimonio histórico.
- Detección de incidencias en la infraestructura urbana.
- Servicios de tele consulta (salud).

- Servicios de tele diagnóstico y tele asistencia.
- Otros servicios electrónicos a colectivos específicos.
- Servicios electrónicos sobre oferta educativa local.
- Servicios electrónicos de información sobre emergencias.
- Servicios electrónicos para el uso de recursos deportivos y culturales.
- Etc.

Smart People (Sociedad Inteligente)

Se centra en la mejora de las capacidades y talento de la ciudadanía (incluidas las competencias digitales), así como avanzar en garantizar el avance de la misma en lo que su participación en la vida pública se refiere y generar progresivamente una sociedad creativa y que impulsa la innovación.

Es el caso de iniciativas y proyectos relacionados con:

- Asesoramiento y capacitación en nuevas tecnologías.
- Plataforma local de colaboración colectiva para retos de la ciudad.
- Promoción de la formación y dispositivos electrónicos para la inclusión social.
- Etc.

6. Cuarta reflexión – Sin el progreso efectivo de nuestra sociedad, todo carecerá de sentido.

La cuestión es si sólo se están llevando a cabo iniciativas y proyectos y sobre ellos sólo conocemos su avance, es decir el grado de ejecución de los mismos o éstos han sido motivados con un propósito transformador y en consecuencia estamos midiendo el efecto e impacto que generan.

Todo ello teniendo en cuenta que estos resultados esperados tan solo serán visibles a medio plazo; lo que nos sugiere definir correctamente nuestras estrategias de desarrollo inteligente y confiar en que

las mismas generarán el valor oportuno mejorando la calidad de vida de la ciudadanía de una forma sostenible.

Este razonamiento que pone en escena el Profesor René Rivera[13] parte del hecho de que los resultados sólo aparecerán por la acumulación de distintos niveles de planificación estratégica, lo que requiere en muchos casos una fuerte cooperación entre distintas administraciones públicas.

Veámoslo con el siguiente ejemplo en el que podemos ver como un producto o servicio como sería la realización de un simple "Curso sobre nuevas tecnologías e internet para adultos", que es motivo de la ejecución de un plan anual que reunirá con seguridad un amplio conjunto de proyectos, necesitaría del medio plazo para lograr que la población adulta se haya alfabetizado digitalmente y del largo plazo para poder afirmar, por ejemplo, que parte de esta es apta para la realización de trámites en internet; un resultado que se logrará tras actuar con determinación y de una forma continuada en el tiempo desarrollando actuaciones similares al curso que hemos tomado como ejemplo y, probablemente, con la participación de más instituciones.

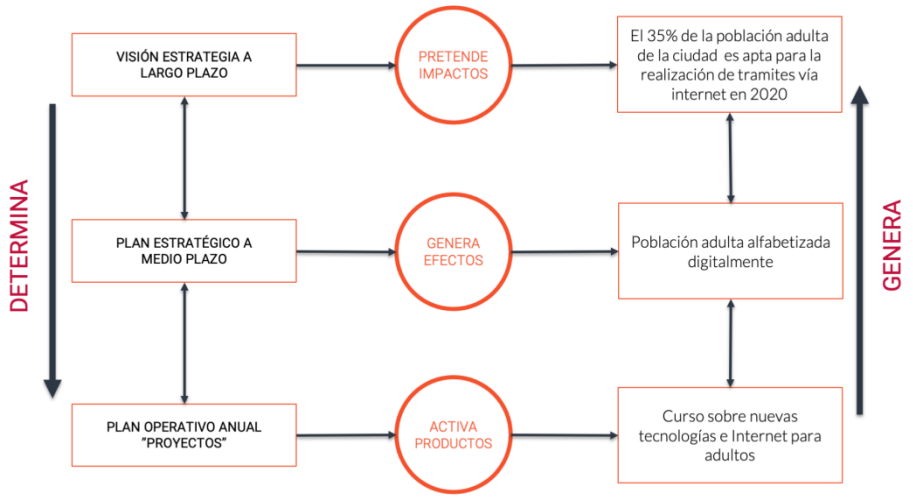


Figura 3. Generación de resultados a través de la estrategia

[13] Rivera, René. (2003). Planificación Estratégica Institucional y Gestión por Resultados en la Gestión Pública.

Entonces, si tomamos como referencia las distintas dimensiones y ámbitos de desarrollo inteligente vistos con anterioridad, podemos avanzar en el reconocimiento de efectos e impactos que pueden llegar a provocar, antes o después, las iniciativas de desarrollo inteligente que hoy día se llevan a cabo en nuestras ciudades y municipios.

Para ello, por ejemplo, pongamos foco de atención sobre la Gobernanza Inteligente y dentro de este ámbito, también para facilitar nuestra comprensión, centrémonos en la administración electrónica que desde hace ya algunos años impulsan administraciones públicas de todo tipo.

¿Sabemos el impacto que puede generar la realización de un trámite electrónico por parte de la ciudadanía o una empresa cualquiera?

Veámoslo, para cada una de las dimensiones sobre las que es posible generar inteligencia en el territorio:

Al realizar un trámite electrónico …

- … las Personas necesitan dedicar mucho menos tiempo para ejercer sus derechos u obligaciones con la Administración Pública. Un tiempo que es posible aprovechar para cualquier otra actividad, tanto en el plano profesional, como personal.
- … la Economía resultado de la actividad de las empresas o los comercios se beneficia, pues con ello alcanzan nuevas cotas de eficiencia al dedicar menos recursos a su interacción con la Administración Pública. De igual modo, resulta una mayor productividad de su fuerza laboral que dedica menos tiempo a dicha actividad en su relación con la propia administración.
- … protegemos el Entorno que nos rodea. Los desplazamientos que se evitan reducen drásticamente la emisión de CO_2, disminuyendo de una forma contundente nuestra Huella de Carbono. De igual modo contribuimos a la conservación de recursos naturales, cada vez más escasos.
- … alcanzamos una mayor eficacia y eficiencia de los Servicios Públicos. Éstos pueden llegar donde no están presentes de una forma física, a la vez que se realizan con un menor coste de recursos lo que beneficia de forma indirecta a toda la ciudadanía.

De igual modo, si nos situamos en el ámbito de la Movilidad Inteligente y pensamos en los beneficios que en términos de efectos e im-

pactos que puede generar un servicio de aparcamiento público inteligente de los que hoy vemos, tanto en grandes ciudades, como en municipios más pequeños en los que también, aunque sea de forma ocasional, la movilidad resulta un importante desafío de progreso.

Mediante la implantación de un aparcamiento público inteligente …

- … las Personas disponen de información en tiempo real, a través de su teléfono móvil o mediante la visualización en paneles informativos, sobre las plazas de aparcamiento disponibles en las distintas zonas de estacionamiento distribuidas por la ciudad. De igual modo, disponen de diversidad de medios de pago que facilitan la interacción con este servicio.
- … la Economía que se genera sobre todo en torno a los comercios que existen en el centro de nuestras ciudades, muchas veces amenazada por el comercio on-line o la propuesta de servicio de las grandes superficies, se ve reforzada al contar con la oferta de valor añadido para sus clientes que representa una mayor y mejor capacidad de estacionamiento.
- … la movilidad que representan los medios privados de transporte se reduce de forma importante. Un hecho que impacta favorablemente en nuestro Entorno al reducir la contaminación acústica y atmosférica.
- … los Ayuntamientos consiguen gestionar de una forma más eficiente la red de estacionamiento público de la ciudad, aportando una solución que redunda en el tráfico que sobre ella discurre y favorece la actividad económica o el desarrollo de actividades relacionadas con el ocio.

Se trata de efectos e impactos llenos de valor directo y que avalan el razonamiento de que la tecnología no es el fin en si mismo, sino el medio para alcanzar el progreso global de la sociedad en la vivimos.

Pero, recordemos que no habrá progreso real si no somos capaces de que éste tenga en consideración, de una forma preferencial, a los más desfavorecidos o a todas aquellas personas que por cualquier razón se encuentran en claro riesgo de exclusión.

Así, no olvidemos que el grado de inteligencia de nuestra ciudad o municipio se reducirá drásticamente cuanto más aumente la exclusión digital de parte de su ciudadanía. Las nuevas tecnologías y el proceso

global de transformación digital que vivimos en esta nueva era son, sin lugar a duda, una de las grandes oportunidades para lograr romper barreras y factores de exclusión social.

En este sentido, la mayoría de las estrategias de desarrollo inteligente que se proyectan en la actualidad y que pretenden progreso de verdad están considerando de una forma prioritaria los siguientes factores de inclusión digital:

a) Sin conectividad global no es posible garantizar un desarrollo justo de nuestros territorios. El que buena parte de la sociedad, más concentrada en las grandes ciudades, disfrute cada vez de mayor velocidad y calidad de servicio en el acceso a internet no debe conformarnos pues siguen existiendo en la actualidad un alto número de "zonas blancas" fuera de la cobertura de banda ancha fija o móvil y en consecuencia sin la oportunidad de acceder a servicios digitales. En concreto, en la actualidad existe un 6% de la población al que no llega la banda ancha[14] y por tanto se encuentra en riesgo de exclusión.

b) Es necesario empoderar a la ciudadanía dotándola del conocimiento y competencias necesarias para su incorporación a la era digital. Recordemos que el 40% de la ciudadanía europea no cuenta con las competencias digitales[15] necesarias. A ello, es necesario recordar que no basta con el hecho de que la mayoría de nosotros y nosotras usemos nuestros dispositivos móviles para mejorar nuestra capacidad de comunicación y relación, sino que éste puede ser solo el principio en el camino para acceder a servicios de un alto valor.

c) Más allá de acceso a internet y competencia digital, es necesario seguir trabajando en lograr que el conjunto de la ciudadanía cuente con los medios adecuados para consumir y generar servicios y contenidos digitales. Y esa necesidad, hoy día, por ejemplo, sigue pasando por dotar a los hogares de ordenadores per-

[14] Ministerio de AA.EE y Transformación digital. Observatorio Nacional de Telecomunicaciones y Sociedad de la Información.
[15] Comisión Europea. (2016). El Marco Europeo de la Competencia Digital.

sonales, pues en 2020 un 20% de nuestros hogares no cuentan con este tipo de medios básicos[16].

Sólo teniendo en cuenta la asunción de estas políticas básicas y transversales de desarrollo inteligente que inciden directamente sobre la exclusión, será posible obtener resultados mediante el despliegue de servicios inteligentes avanzados que permitan acelerar el progreso de toda la ciudadanía, pero especialmente de aquellos colectivos vulnerables y desfavorecidos.

Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Para finalizar, me gustaría poner acento sobre un aspecto que en la actualidad está actuando como fuente de inspiración de nuestros gobiernos locales, tanto en lo que respecta a los ayuntamientos, como en el caso de las diputaciones provinciales.



Figura 4. Objetivos de Desarrollo Sostenible. Agenda 2030

[16] Ministerio de AA.EE y Transformación digital. Observatorio Nacional de Telecomunicaciones y Sociedad de la Información.

Así, si bien a lo largo de este capítulo he optado por defender la importancia que representa el hecho de contar con una estrategia propia que motive y dirija la intención que una ciudad o territorio ha de tener en materia de desarrollo inteligente, la Agenda 2030[17] que fue aprobada por la Organización de Naciones Unidas para impulsar un desarrollo sostenible sin exclusión, se torna vital para, a través de los 17 grandes objetivos mundiales - Objetivos de Desarrollo Sostenible -, activar un nuevo y definitivo impulso también al desarrollo inteligente. Y así, demostrar el alto valor que representa la aplicación de la tecnología como elemento transformador que es.

Se trata de unos objetivos globales que toman consciencia de la importancia de la localización de retos y soluciones a los mismos. La mejor acción conjunta para hacer valer la famosa expresión: Piensa en global, actúa en local.

Gracias a la Real Academia de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes de Córdoba y a la Fundación Cajasur por dejarme expresar mis ideas en torno a la importancia del desarrollo inteligente en el presente y futuro de nuestras ciudades a través de este instrumento tan estimulante como ha sido el Ciclo de conferencias en torno a la tercera edición de "Los Barrios de Córdoba en la Historia de la Ciudad."

[17] Naciones Unidades. Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible. https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/

El libro
Asumir el pasado, pensar el futuro,
construir la ciudad de mañana
se terminó de imprimir
el día 30 de noviembre de 2020,
festividad de San Andrés

Sintetizando la historia urbana de Córdoba en un escueto enunciado, podríamos decir que se reduce a dos etapas: hasta mediados del siglo XX y desde entonces hasta la actualidad.

En la primera se fue configurando uno de los cascos urbanos más significativos y espectaculares del mundo a partir del diálogo de las sucesivas poblaciones con el territorio, ofreciendo la posibilidad de una lectura culta del urbanismo pasado y una percepción comprometida con su futuro.

La segunda etapa abarca cronológica y urbanísticamente sólo la vida y obra de poco más de dos generaciones de habitantes; durante ella se ha configurado una corona circular en torno a su casco histórico de extensión muy superior a la inscrita en el recinto amurallado, que envuelve a la ciudad antigua, al tiempo y a la historia.

Bien entrado el siglo XX la ciudad de Córdoba comenzó a desparramarse hacia el exterior por los portillos de sus recién demolidas murallas. La ciudad nueva se proyectó sobre su ruedo con decidido impulso en los años cincuenta, ocupando los espacios rurales adyacentes, en los que se gestaron y construyeron barrios, polígonos y áreas residenciales de modo, por lo general, inconexo, yuxtapuesto y poco integrado. El planeamiento posterior hubo de recomponer la ciudad heredada y orientar la expansión urbana conforme a los objetivos trazados en los Planes de 1986 y 2001. El resultado ha sido una ciudad nueva, de enorme extensión, con evidentes logros y manifiestos problemas que, pese a todo, es tributaria de su casco histórico.

Este libro recoge trabajos sobre el urbanismo contemporáneo de Córdoba, siendo sus referentes el asumir el pasado urbano, pensar el presente y ayudar a construir el futuro de la ciudad como proyecto colectivo, voluntario e inteligente.

Bartolomé Valle Buenestado

CCDD
DE CIENCIAS
NOBLES ARTES
BELLAS LETRAS
REAL ACADEMIA
DE CÓRDOBA
1810

fundación
cajasur