

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.

**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 una 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 actualidad 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-

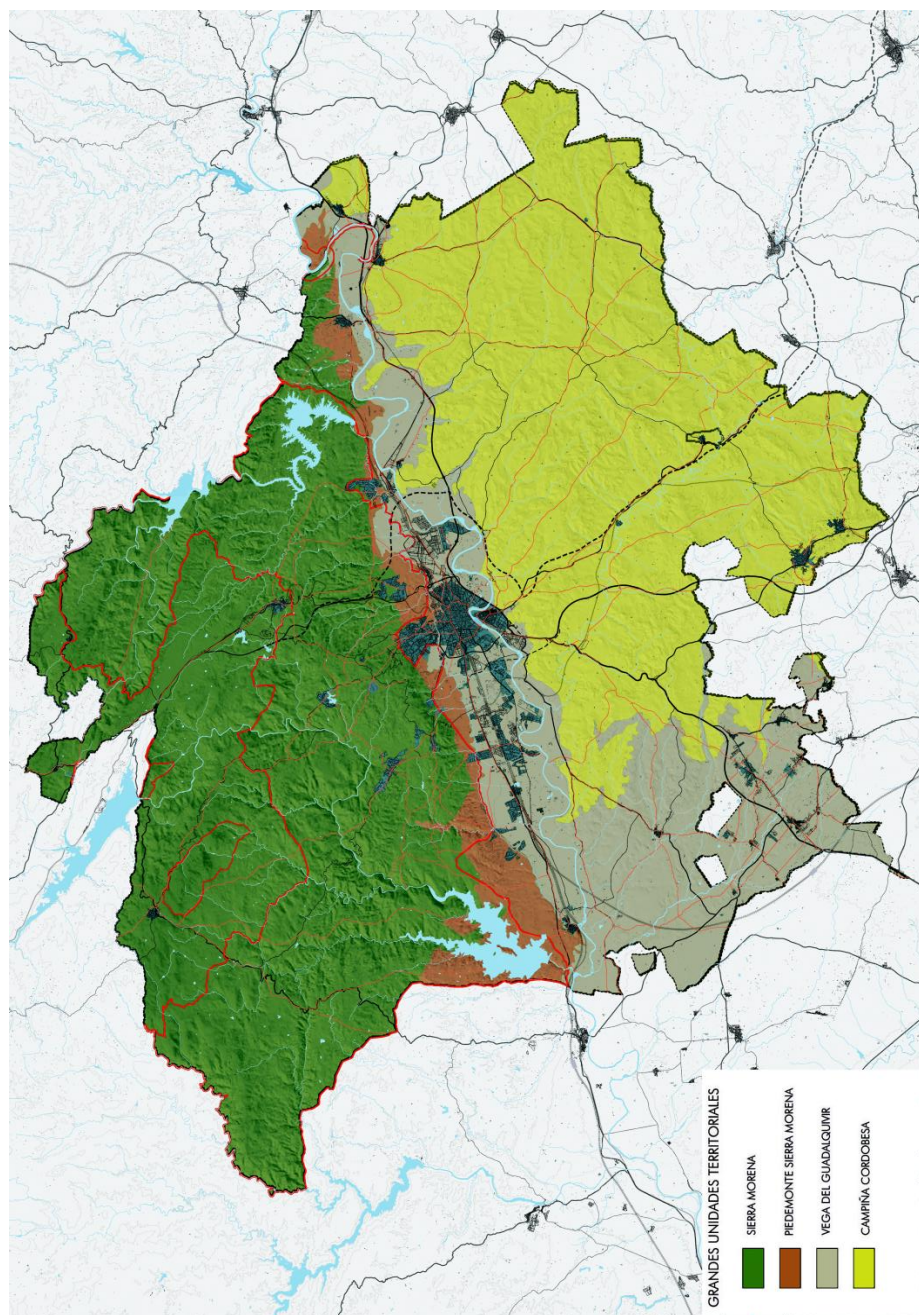
tenso de Andalucía (1.254 kilómetros cuadrados), igualmente es también el municipio de Andalucía que contiene un mayor número de núcleos urbanos secundarios dentro de su propio término municipal (69) y finalmente, Córdoba es la tercera ciudad de Andalucía en población (325.701 habitantes), parámetros que caracterizan al municipio de Córdoba en el conjunto del territorio andaluz y español.

En segundo lugar, esta vasta extensión superficial del municipio 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 esa 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 sitúa en la zona meridional del término municipal, estando destinada casi en su totalidad a la producción agrícola, básicamente cultivos de secano en explotaciones de gran tamaño de superficie; presenta igualmente escasa población al no localizarse en la misma prácticamente ningún núcleo urbano, y cuenta como único elemento natural el cauce del río Guadajoz, que la atraviesa en su zona central hasta desembocar en el río Guadalquivir.

El Valle se sitúa 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 municipio; 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 físicas 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 generando 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 déficit de conexiones viarias, equipamientos 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 ámbito metropolitano de la ciudad de Córdoba, donde la casi totalidad de los mismos se localizan en torno al 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 específica 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 POTAU COR, 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.

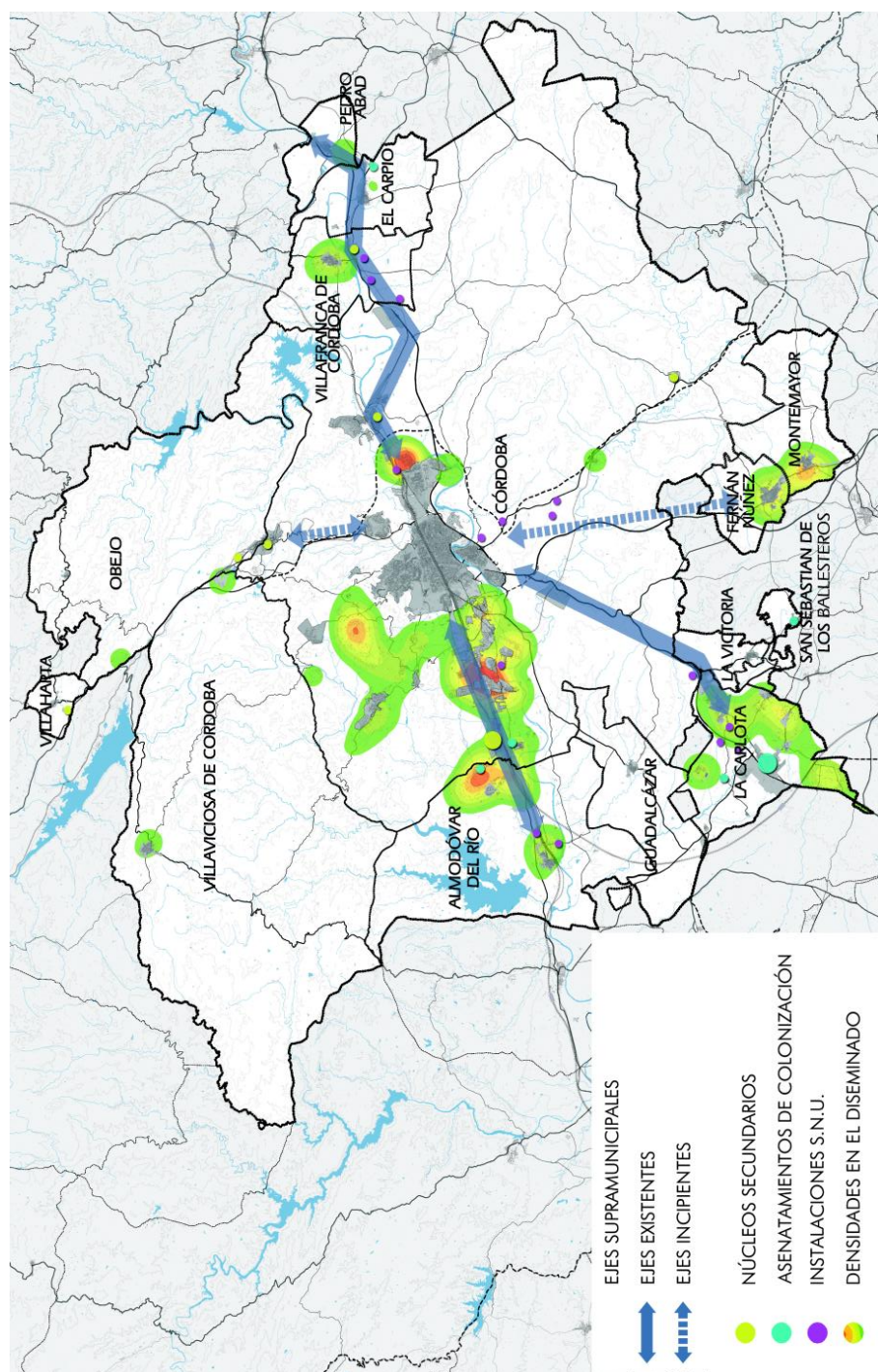
Orden de municipios por tasa crecimiento (2011-2019)

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 Carpío	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

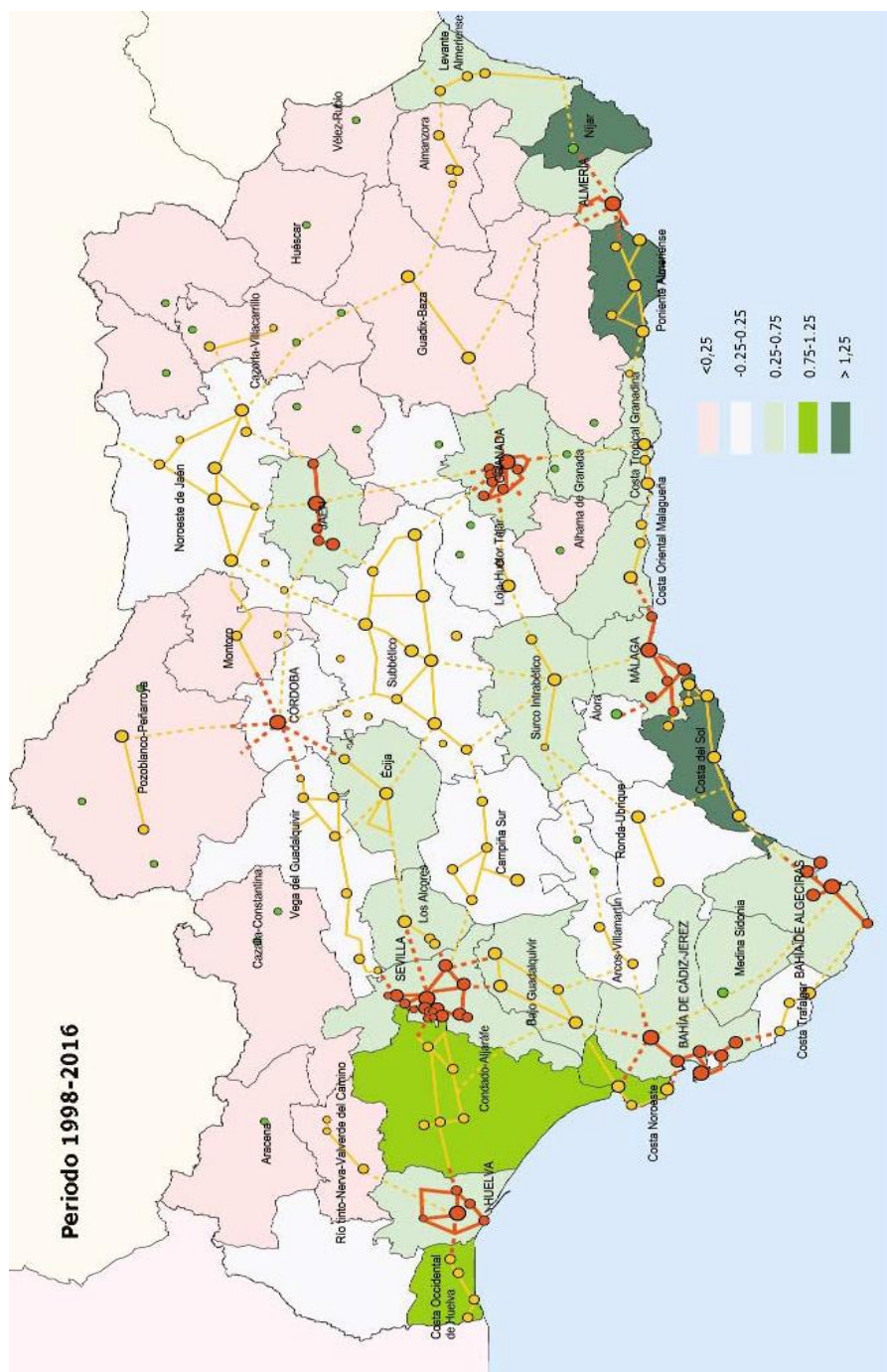
3.3 La ciudad construida versus ciudad planificada

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”
PO-2.c	“Camino de la Alameda”, “El Cubetero” y “Cuesta Blanquilla”
PO-3.5	“La Florida”
PO-3.6	“Lagunas 2”
PO-3.7	“Ampliación El Castillo”
PO-3.8	“El Aljarafe”
PO-4.3	“Ampliación Barquera Norte”
PO-5.3	“Paso de la Barquera”
P AL-2	“Llanos de Altázar”
TOTAL	1.094.161

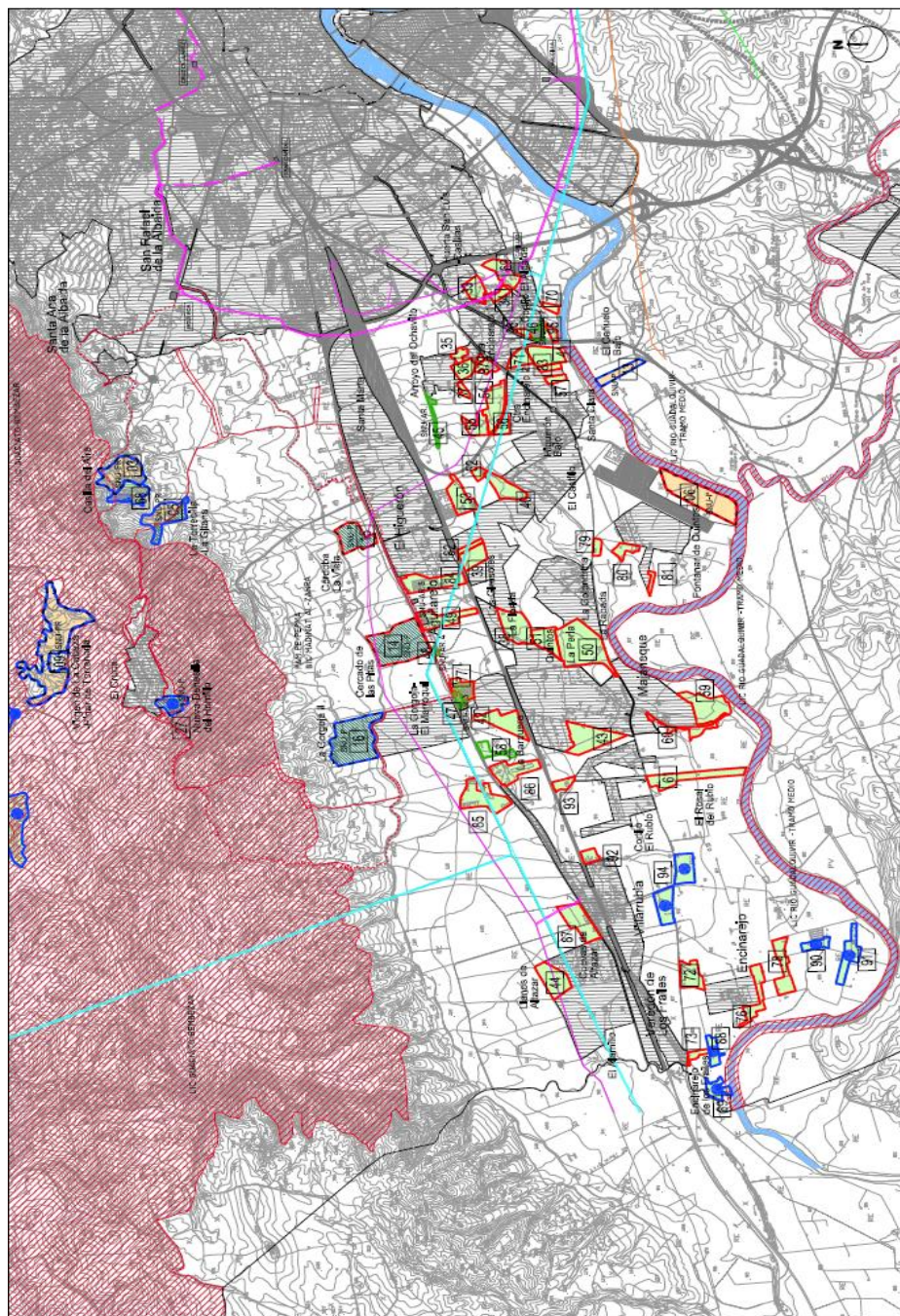
Superficie	109,42 Has
Densidad:	7 viviendas/Ha
Total viviendas	766
Ratio	2,4 hab/vivienda
Nueva población	1.834 habitantes
Consumo suelo	597 m²/habitante

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 infraestructuras

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.



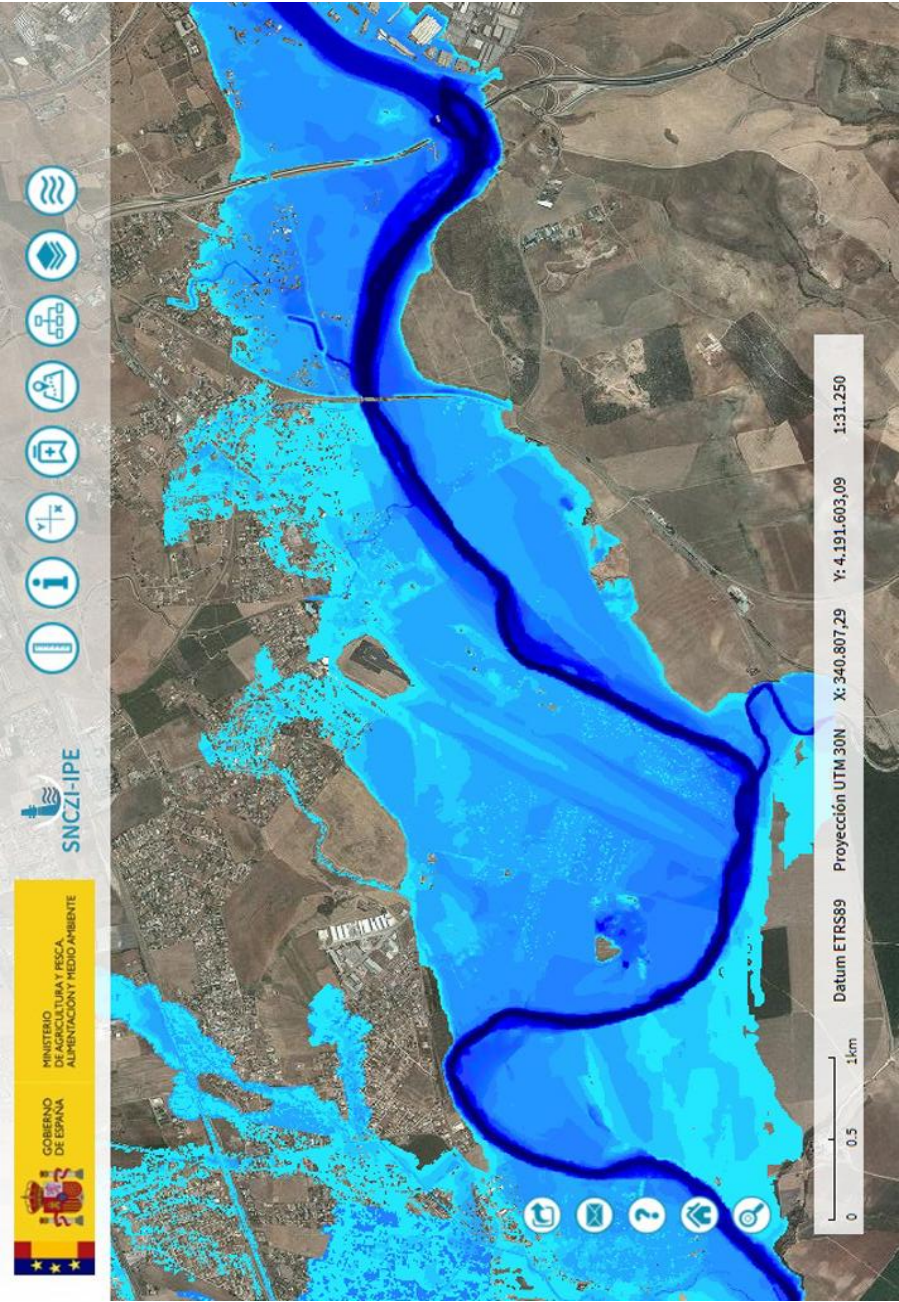
La proliferación de parcelaciones urbanísticas en el ámbito oeste de la aglomeración urbana (6)

- *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 márgenes 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 ámbito de influencia contribuyendo a una mayor cohesión territorial y social.

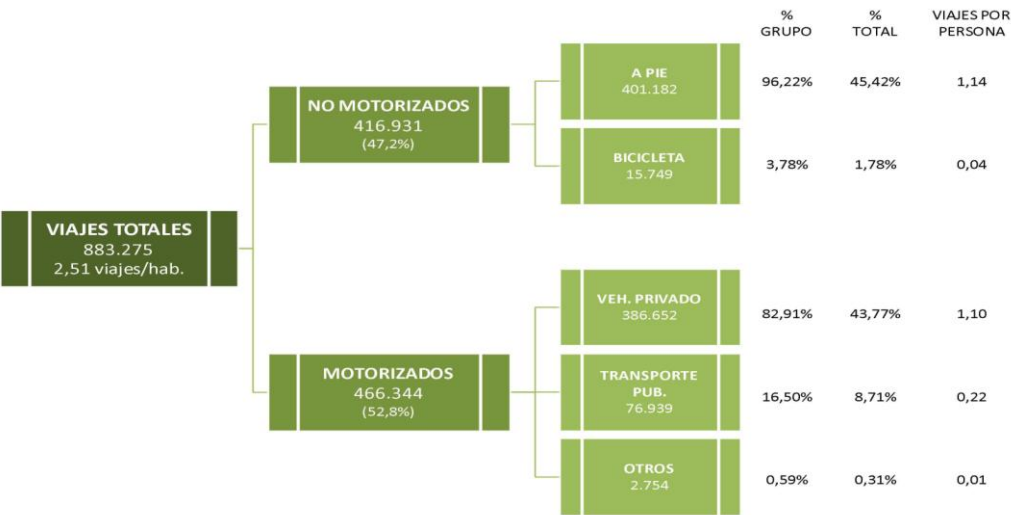
La adecuación de las infraestructuras de transporte del territorio metropolitano es un requisito imprescindible, aunque no único, para la consecución de economías de escala que permitan mejorar su competitividad con la puesta en el mercado de la oferta de sus nuevos crecimientos urbanos. La aglomeración 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 distribución 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 día laborable en la ciudad de Córdoba 2016 **(8)**

En la distribución de los viajes según su motivo, 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 automóvil.

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 continúan hacia el valle del Guadalquivir.

- El corredor lineal de concentración de infraestructuras condiciona el futuro modelo de movilidad

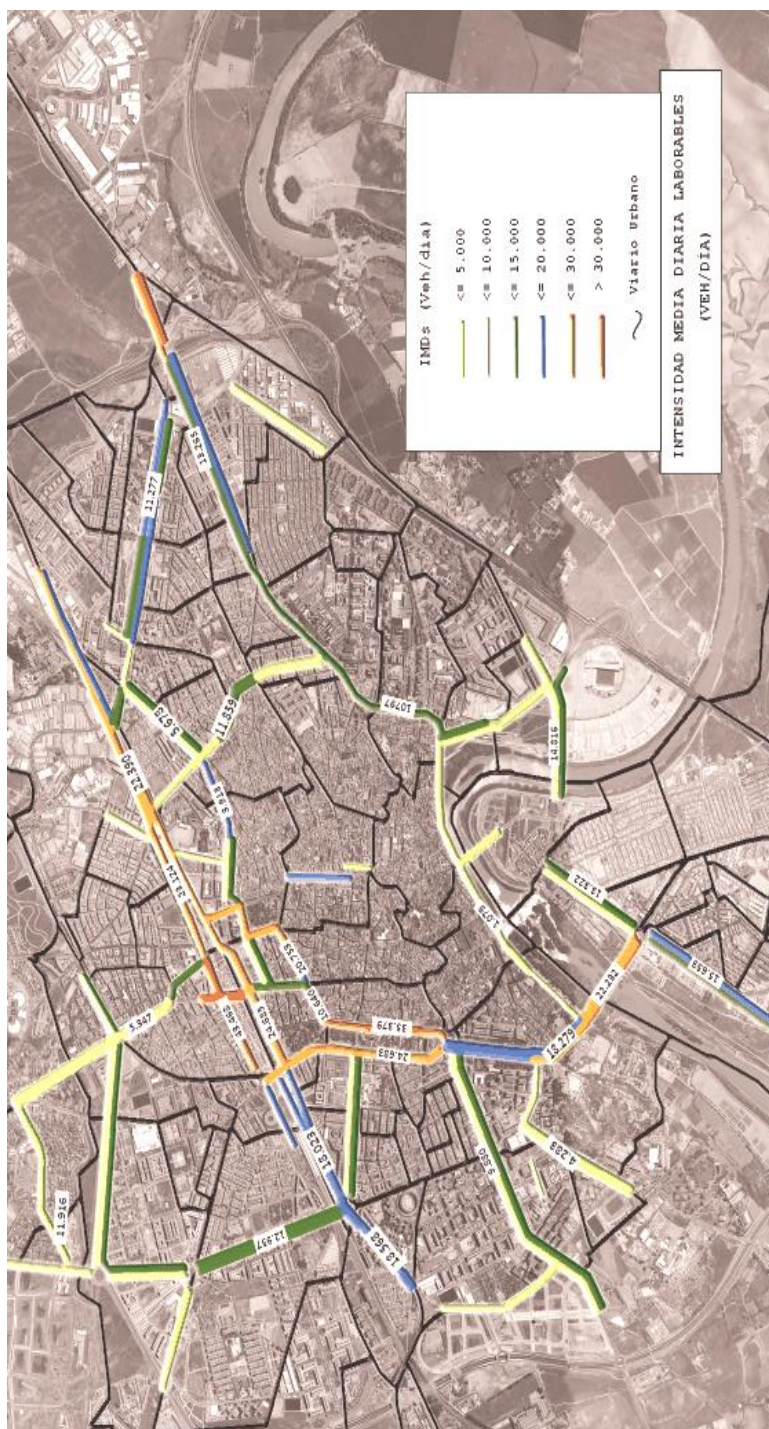
Se detecta en el territorio metropolitano de Córdoba que la mayor intensidad del transporte motorizado, sea en medios públicos o privados, presenta un marcado carácter lineal, conectando la ciudad de Córdoba con sus núcleos de influencia próximos situados al este y oeste de la misma; movilidad que es 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 tráfico, 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 jerarquización 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 “tráfico de agitación” que penalizan la articulación interior y exterior del ámbito al discurrir por los ejes viarios destinados al largo recorrido.



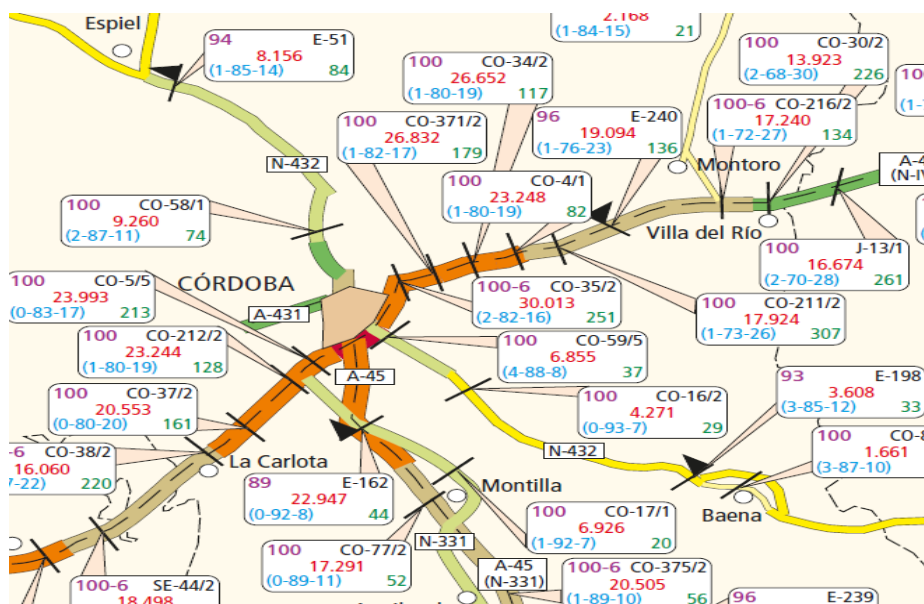
Tranvía de Córdoba *Estudio previo de alternativas*



Las alternativas de corredores propuestas



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 existente 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 tráfico 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 línea 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 soteerrar 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 insuficientes respecto del tráfico 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 línea 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 península, ámbito con el cual ha mantenido históricamente importantes flujos tanto de personas como de mercancías.

Esta vía del Almorchón presenta características técnicas de vía estrecha, cumpliendo también 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 productivos.

- Córdoba nodo privilegiado en el tráfico ferroviario de viajeros y mercancías en Andalucía y España

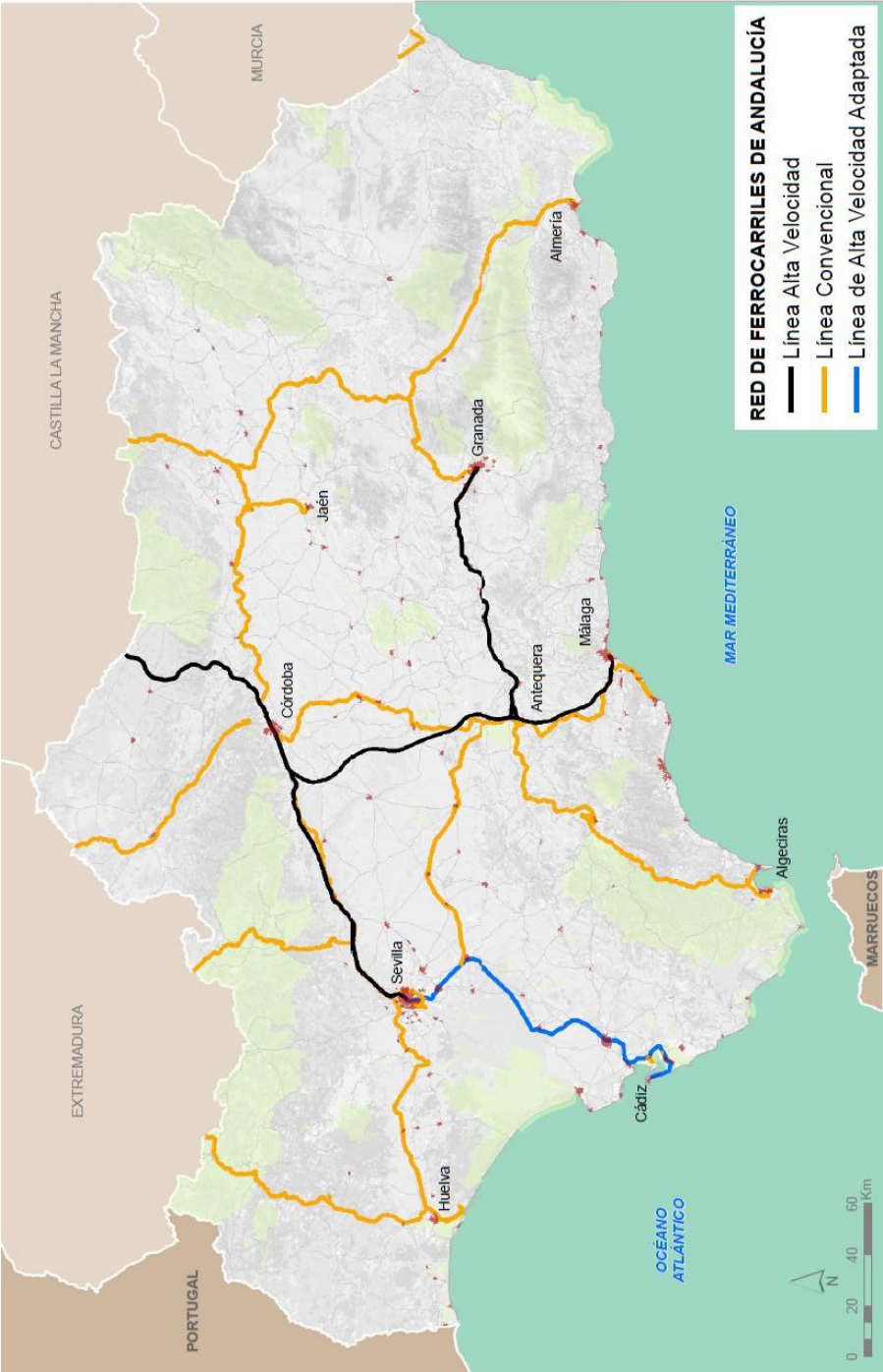
La ciudad de Córdoba posee una posición de privilegio respecto de la red ferroviaria española, en especial con la entrada en servicio de las nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad AVE, que la posicionan como un nodo privilegiado en la red ferroviaria AVE de Andalucía y España. Baste señalar al 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 del 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, línea 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

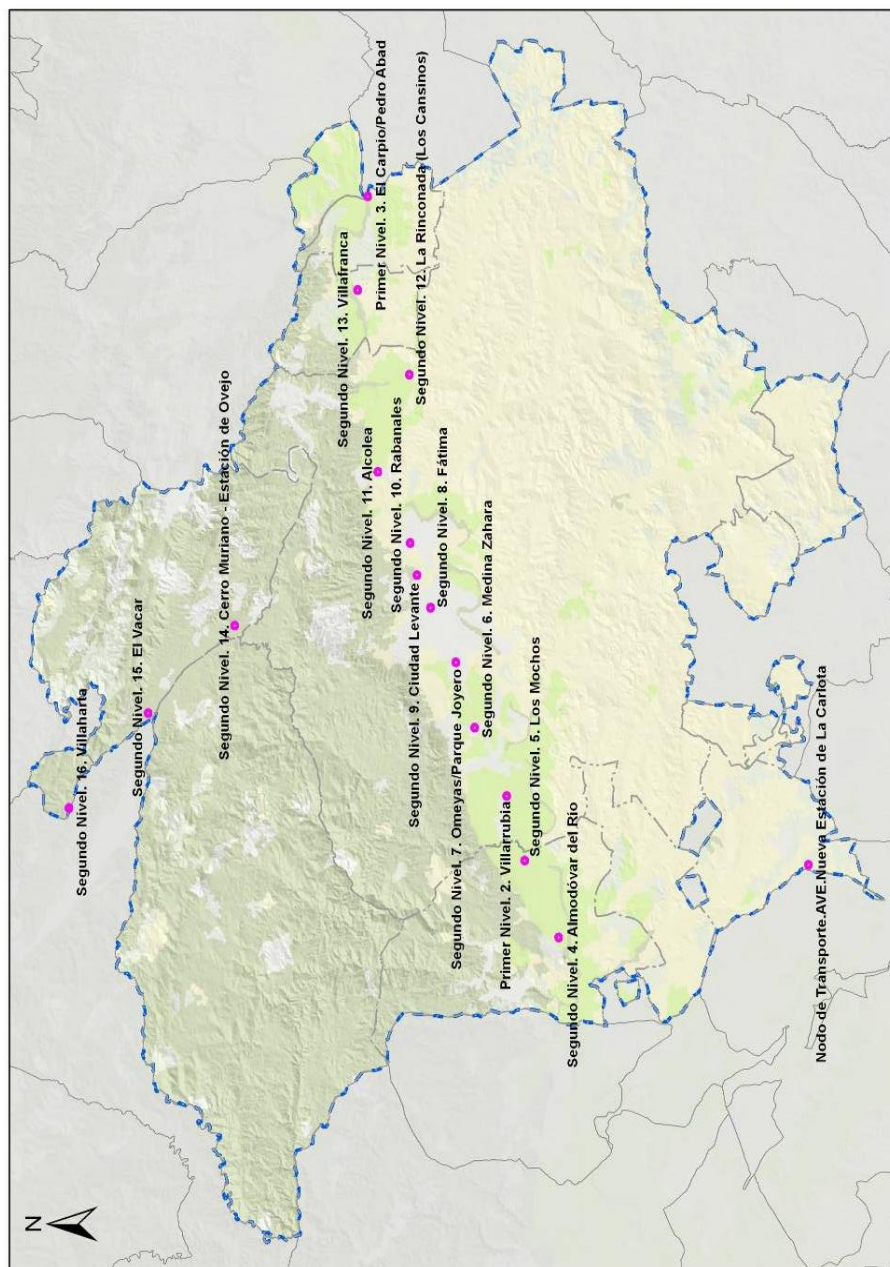
Como se ha comentado la ciudad de Córdoba es uno de los nodos estratégicos más importantes en la red ferroviaria nacional de Alta Velocidad, pero hay que señalar que dispone también de un trazado ferroviario en vía convencional que atraviesa toda su zona más urbanizada y densamente poblada, disponiendo 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, Fera Toribio y Pozuelo Meño. 2005.

b) Documentos Técnicos para la redacción del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Córdoba POTAU COR. 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 POTAU COR. 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.pdf

(4) Se han realizado 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 POTAU COR. 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 POTAU COR. 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 Transporte y Movilidad de Andalucía PIT-MA 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 POTAU COR. Consejería de Obras Públicas y Vivienda 2011. Territorio y Ciudad.

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

