

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

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.

**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 desparrarse hacia el exterior por los portillos de sus recién demolidas murallas. La ciudad nueva se proyectó sobre su rueda 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 integrarse 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.

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

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

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.

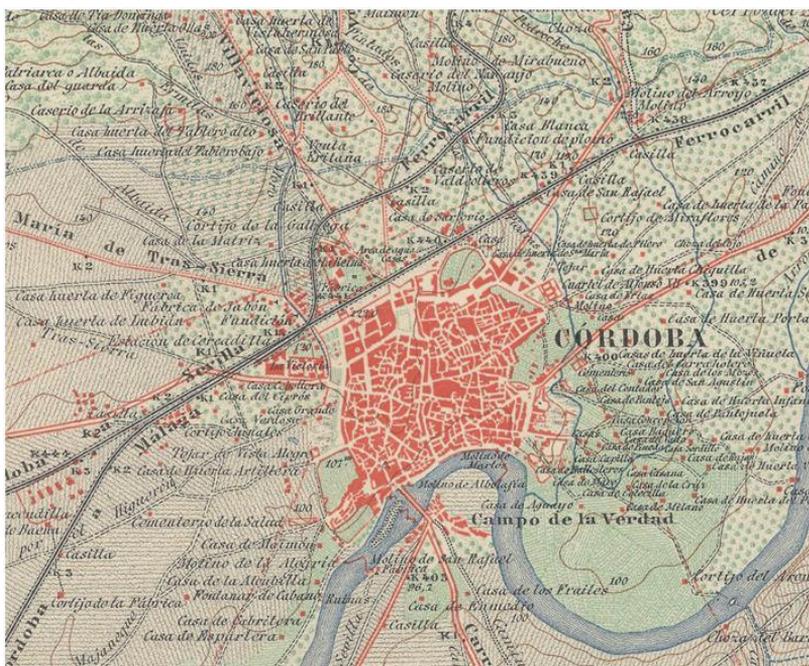


Fig. 1.- Reproducción parcial de la hoja 923 del Mapa Topográfico Nacional. Año 1933

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 -Artilería-, 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 nomenclátos-

res venían figurando como núcleos o entidades de población segregados del casco urbano pero dependientes de él¹.

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 Pólvo-ra, 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 presentación³. 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 construcción⁵.

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 Cañero⁶ 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 burguesía⁷.

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 que 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 invadible 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 social⁸.

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 Puente-cillo) 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 in-conexos 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 geoméricamente, 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 Automovillismo, 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 varias 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 fronterizas 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 Placencia, 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 Conde⁹.

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 Brillante¹⁰.

⁹ MARTÍN LÓPEZ, C.- "La creación de un centro urbano..." Pág. 119 y sigs.

¹⁰ PÉREZ GÁLVEZ, I. M^a.- "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 Chozas del Cojo (Arroyo de las Piedras, hoy iniciada 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 quedaba fuera, la ciudad podría extenderse hasta el Canal del Guadalquivir, 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 límite futuro de la ciudad con una línea casi coincidente con la actual Ronda del Sureste.

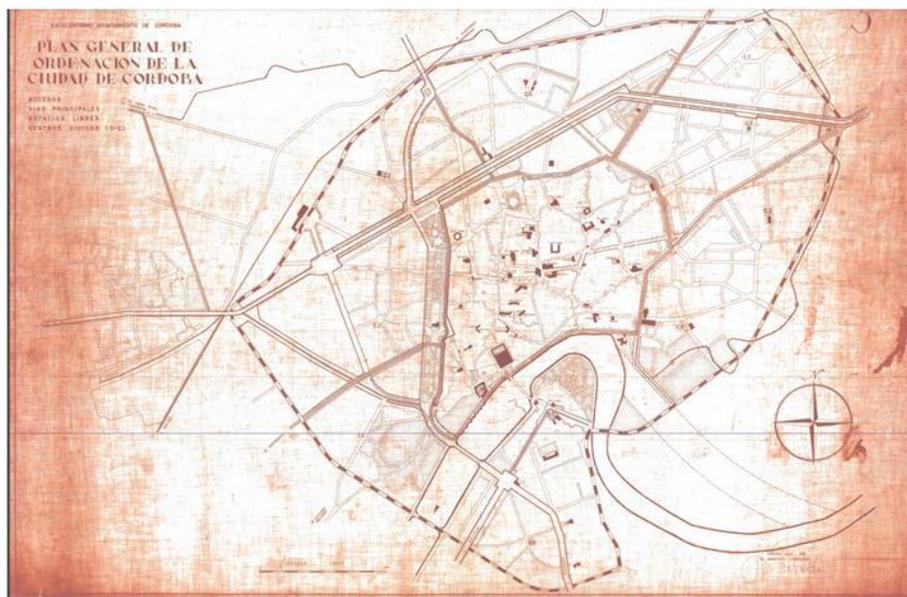


Fig. 6.- Plan General de Ordenación Urbana, 1958. Accesos. Vías principales... y límites del contorno proyectado

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 conservación¹¹.

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 Hojaldre...*, 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 Figuerola -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 Guadalquivir 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 el 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 Vellellano 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 Gálvez¹³, 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 final¹⁴.

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. M^a.: “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 paradigmas¹⁵, 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 1986¹⁶ 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 económica¹⁸.

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 gestiona¹⁹.

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 Trasierra 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 desmaejada 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 Guadalmeñato 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 cuarenta 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 Urbana²⁰. 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 alrededores 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 comercial²¹.

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 RODRÍGUEZ ZAPATERO, M^a 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 ideológicos²² 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 decidió 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 ciudad²³. 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 ajuste²⁴.

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 trasciende 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 posi-

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 la 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 socio-recreativa- 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 del 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.

- _____ “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. M^a.- “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 Guadalquivir 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.

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

