



**JOSÉ COSANO MOYANO**

**Coordinador**

**LOS BARRIOS DE CÓRDOBA  
EN LA HISTORIA DE LA CIUDAD**

**DE LAS COLLACIONES  
BAJOMEDIEVALES CRISTIANAS  
A LOS BARRIOS ACTUALES**

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

**2019**

## LOS BARRIOS DE CÓRDOBA EN LA HISTORIA DE LA CIUDAD

Coordinador general: José Manuel Escobar Camacho

## DE LAS COLLACIONES BAJOMEDIEVALES CRISTIANAS

### A LOS BARRIOS ACTUALES

Coordinador: José Cosano Moyano

(Colección *T. Ramírez de Arellano VIII*)

© Portada: *El “primer plano” de Córdoba con las distintas parroquias bajo-medievales (según García, Gámiz), basado en un dibujo anónimo de la ciudad de Córdoba (1752). Archivo de la Catedral de Córdoba, Colección Vázquez Venegas, vol. 260, 1-2, p. 1a*

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

ISBN: 978-84-121240-5-7

Dep. Legal: CO 1991-2019

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.

**LA CIUDAD DE CÓRDOBA. DE LAS “*COLLACIONES*”  
BAJOMEDIEVALES A LOS BARRIOS:  
TRANSFORMACIONES EN SU FISONOMÍA URBANA**



# **LA CIUDAD DE CÓRDOBA. DE LAS “COLLACIONES” BAJOMEDIEVALES A LOS BARRIOS: TRANSFORMACIONES EN SU FISONOMÍA URBANA**

JOSÉ NARANJO-RAMÍREZ  
Académico Correspondiente

## **0.- CÓRDOBA EN EL TRÁNSITO DEL SIGLO XVIII AL XIX**

El objetivo de este texto, que en formato de conferencia formó parte del programa “Los barrios de Córdoba en la Historia de la ciudad”, no es otro que intentar ofrecer una panorámica amplia y general acerca de las transformaciones urbanas de Córdoba en un período-bisagra en que se da el salto definitivo de los vestigios de la organización urbana medieval, tan presentes todavía en los siglos XVII y XVIII, a la contemporaneidad.

Es el momento en que va cambiando el concepto medieval de espacio urbano, representado por “las collaciones” como elemento organizativo básico (ESCOBAR CAMACHO, 2009), y su progresiva sustitución por el concepto más actual de “barrio”, período que viene a coincidir aproximadamente con el siglo XIX y primer tercio del XX. No es que cambie o se modifique la percepción del ciudadano respecto al espacio urbano que habita, pues la filiación y el sentido de las collaciones como células con entidad propia se mantiene bastante estable (MULERO MENDIGORRI, 1987 y 1991); pero es un hecho que esta distinción nominal (collaciones/barrios) tiene su correlación material en los cambios que experimenta el espacio urbano, cambios ostensibles en el papel que jugaba la muralla y cambios también en el protagonismo urbano y sociológico de las parroquias.

Sin murallas, sin puertas (y lo que éstas conllevaban), sin la parroquia como elemento organizativo del espacio urbano, automáticamente aparece una nueva perspectiva espacial en la ciudad. El concepto de “barrio” nos sirve para considerar una realidad nueva, que, con raíces en lo anterior, conforma unidades que también cobran vida propia, aunque con otras dinámicas y otros factores.

En cualquier caso estos cambios son lentos, pero afortunadamente disponemos de una radiografía espléndida de la situación en 1857, momento en que GARCIA VERDUGO (1992) realiza un estudio de la distribución de la población cordobesa a partir del censo de ese año, intentando incluso un acercamiento a la distribución espacial de las profesiones por barrios. En este aspecto, además de la propia obra citada de García Verdugo, resulta útil la obra de R. de MONTIS (1929) y la de RAMÍREZ DE ARELLANO Y GUTIERREZ (1976). Ambos nos permiten intuir la organización interna de la ciudad a mediados del siglo XIX, empresa encomiable y difícil, por cuanto no existía una clara división social del espacio, algo que no obstante se irá produciendo conforme avanzamos en la centuria.

En este contexto nos proponemos reflexionar acerca de cómo en el escenario urbano de aquella Córdoba heredada, a lo largo del siglo XIX se irán introduciendo cambios y transformaciones que traducen que la planificación y ordenación urbana empiezan a sustituir la tradicional evolución espontánea y descontrolada propia de la mayoría de las ciudades medievales.

Bien cierto es que esta primera etapa planificadora adolecerá de importantes deficiencias, carencias y de mucha improvisación, pero no es menos cierto que de ese proceso saldrá una ciudad distinta y diferenciada, tanto en lo formal y material como en lo social, económico e ideológico.

Y el motor de todo proceso esto no es otro que “el liberalismo”, desde cuya óptica social, económica y política aquel modelo antiguo de ciudad es ya inviable. Y el liberalismo se reviste con ropajes muy atractivos para la ciudadanía, tales como el “higienismo”, la “salubridad urbana”, el anhelo de zonas verdes abiertas y pobladas de densas arboledas y abundantes zonas ajardinadas; más o menos elaboradas y ordenadas, pero áreas verdes al fin y a la postre.

Éste es el proceso y la realidad que aspiramos abordar, ocupándonos de lo ocurrido a lo largo del siglo XIX, con un ámbito cronológico que

abarca hasta 1925, momento en que la conformación definitiva de la Plaza de “Las Tendillas”, un novísimo centro urbano, nos parece un hito significativo como para entender que el urbanismo cordobés cierra su etapa decimonónica y se abre al siglo XX.

Hechos fundamentales que definen todavía, como punto de partida, esta ciudad del XIX son:

- a. Se mantiene la organización básica en las dos unidades clásicas (“Villa” y “Ajarquía”).
- b. Permanecen testigos de una antigua función militar, patente en aspectos como la estructuración general del espacio urbano y la pervivencia agónica de las murallas
- c. Desde la perspectiva socioeconómica, Córdoba sigue siendo un núcleo agrario de primer orden, con una precaria función comercial y artesanal.
- d. En cuanto a demografía, se observa un estancamiento demográfico desde el s. XVI a mediados del XIX (en torno a 40.000 hab.), con una población que reside mayoritariamente en la Ajarquía. (ARJONA CASTRO, 1979).
- e. Un inmovilismo espacial sorprendente, sin expansión superficial, incluyendo los cinco arrabales heredados: Campo de la Verdad, Ollerías, Tejares, San Antón y el Campo de la Merced.
- f. El déficit de viviendas es grande, con un cierto aumento de la construcción en altura y el aprovechamiento para edificación de multitud de espacios vacíos interiores.

En este contexto, nuestra argumentación básica es la que nos legó nuestro maestro A. LÓPEZ ONTIVEROS (1973), al cual la profesora C. MARTIN LOPEZ (1990) y el geógrafo F. R. GARCIA VERDUGO (1992) le aportaron después un ingente caudal de información y un excepcional detalle, algo así como un auténtico vaciado total de la documentación urbanística de Córdoba en esta centuria.

Por nuestra parte, intentaremos sintetizar la evolución y cambios producidos en estos espacios urbanos, para lo que conjugaremos la perspectiva cronológica con la espacial; estudiaremos primero lo ocurrido hasta los años 60-70 del siglo XIX, para acercarnos después a lo ocurrido en el tramo final decimonónico y el primer tercio del siglo XX.

Una advertencia previa consideramos imprescindible: el urbanismo del periodo que vamos a considerar ofrece ya al investigador la posibilidad de acceder a una información gráfica muy valiosa, en forma de planos, proyectos, etc., todos ellos de gran calidad y elaborados por técnicos y arquitectos de probado prestigio y solvencia demostrada; igualmente hablaremos de un período en que el uso de la fotografía es bastante habitual, por lo que no resultaría difícil “adornar” este texto con imágenes que sin lugar a dudas ilustrarían y enriquecerían el relativo valor de estas líneas; con permiso de los coordinadores de esta obra, utilizaremos el recurso, pero con mesura, para no acrecentar en exceso el tamaño editorial del trabajo..

La advertencia previa antes anunciada es la RENUNCIA voluntaria a utilizar masivamente este material gráfico en este trabajo; y ello por dos razones: 1ª/ Es de justicia remitir a las fuentes de donde procede esta información gráfica (los mencionados trabajos de García Verdugo y Martín López) 2º/ La importancia y significación de estas imágenes justificaron la publicación de una obra de un valor urbanístico encomiable, y cuyo objetivo es precisamente ése: mostrar los aspectos gráficos del urbanismo cordobés (GARCIA VERDUGO y MARTIN LÓPEZ, 1994), obra que contiene una selección de cartografía y fotografía de la que no pueden ofrecer equivalente ni parangón muchas ciudades españolas. Suyo es el mérito, suyo el trabajo; y del autor de estas líneas la decisión de dejarles el protagonismo, invitando e incitando al lector a disfrutar de estos aspectos gráficos en las obras mencionadas.

## **1.- EL ESPACIO URBANO EN LOS DOS PRIMEROS TERCIOS DEL SIGLO XIX**

En la Córdoba de comienzos del siglo XIX, el punto de partida de multitud de procesos es la destrucción de las murallas, así como el cambio en el sistema de puertas de la ciudad y el control de su acceso. No es un hecho baladí, pues de ello se va a derivar una nueva organización del espacio, con realidades nuevas para comprender Córdoba desde entonces hasta la más reciente actualidad.

Recordemos, en este sentido, que Córdoba adolecía de un trazado viario de extrema irregularidad, un viario conflictivo para su comunicación interior y extremadamente dificultoso para el desarrollo de las actividades económicas más sencillas, elementales y ordinarias.

La consabida irregularidad de las calles, “callejuelas”, “adarves”, “azucaques”, etc... suponían un obstáculo para el transporte de mercancías por el interior de la ciudad y el consecuente desarrollo del comercio y de la artesanía. Una simple mirada al *Plano de los Franceses* de 1811 ilustra a la perfección lo que decimos (TORRES-MÁRQUEZ y NARANJO-RAMÍREZ, 2012).

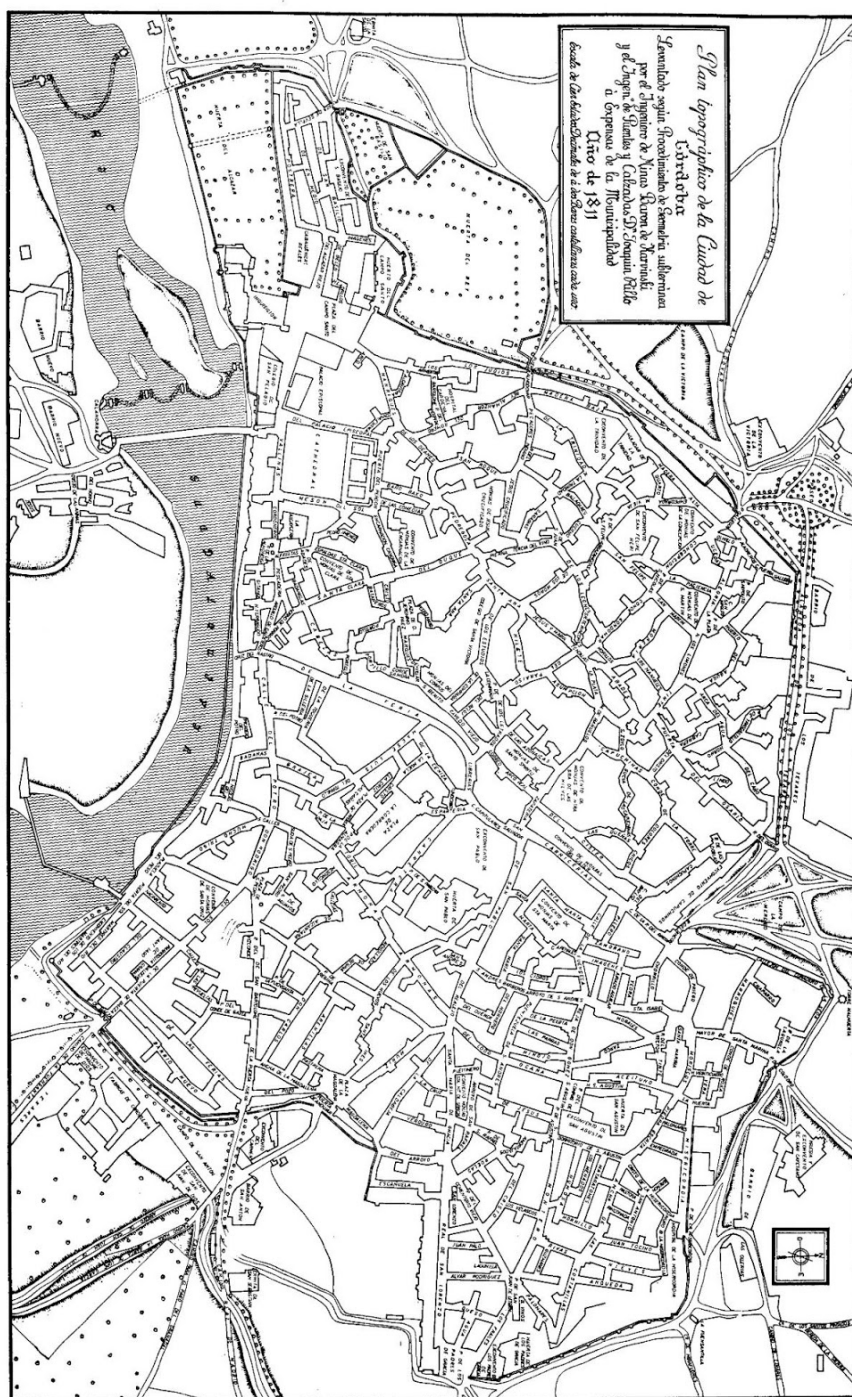
En cualquier caso Córdoba no es en esto una excepción y ciudades bien significativas experimentan el mismo proceso (MONLAU, 1841). Todo ello, naturalmente, sin pararnos a ponderar y a valorar en detalle la increíble pérdida patrimonial que este proceso llevó consigo (ROMERO Y BARROS, 1898; RAMÍREZ DE LAS CASAS-DEZA, 1977, 246).

## 2.- EL SISTEMA DE “RONDAS PERIFÉRICAS”

El problema de la comunicabilidad interior de la ciudad heredada es de tal magnitud que supone un obstáculo (a veces insalvable) para las actividades económicas y para el desarrollo normalizado de la vida ciudadana. Una circunstancia en parte sobrevenida (el deterioro físico de la roca) y otras propiciadas por el hombre (destrucción consciente y premeditada de la propia muralla), vendrá a paliar al menos parcialmente el problema.

Y ello porque de la ruina espontánea o del derribo consciente del viejo cerco amurallado resultarán un conjunto de espacios vacíos en torno a la ciudad histórica; hablamos de huecos sin muralla que ofrecen la posibilidad de construir en ellos, así como de convertir globalmente esos vacíos en “arrecifes de ronda”, caminos que con el tiempo se convertirán en avenidas anchas y capaces, en las que el tránsito fuese fluido, facilitando acercar el tráfico de personas y mercancías a determinados puntos de la antigua muralla “más permeables”, puntos con vías de fácil penetración hacia el interior del casco histórico.

Esta acción (eminentemente utilitaria) conllevará a la vez cambios urbanos cualitativos, tales como un aumento importante de zonas verdes arboladas y de la superficie dedicada a parques y jardines. El sistema se alimenta y se sostiene gracias a los espacios rurales de extramuros, a los solares que resultan de la desaparición de la vieja muralla, así como otros que van quedando disponibles por circunstancias diversas, con protagonismo especial entre ellas de los efectos de las desamortizaciones.



Estos procesos, de manera más o menos intensa, se materializan en todo el contorno urbano; veámoslo a través de un recorrido por el perímetro amurallado clásico.

## **2.1.- La ronda noroccidental**

Las transformaciones en la zona noroccidental del viejo enclave urbano es muy significativa, en cuanto que, sometida al crisol de los siglos (desde época romana), dará como resultado final dos ejes viarios de primerísima magnitud, el que hoy es el eje Avda. Corregidor- Vallengano-Paseo de la Victoria (sin ningún género de dudas, uno de los referentes urbanísticos de la ciudad), y el que se forma en la zona de “los Tejares” contiguos a la línea septentrional amurallada, siguiendo exactamente el trazado que la muralla marcaba desde el final del eje anterior hasta la “Puerta de Osario”.

El espacio o suelo sobre el que, en principio, tendrán lugar estas transformaciones, de norte a sur, abarcaba:

- 1º/ Desde la casi mítica finca de la “Casa-Tejar de la Agricultura”, mencionada ya por RAMIREZ DE ARELLANO (1976) y RAMIREZ Y DE LAS CASAS-DEZA (1976), ubicada en el extrarradio noroccidental, y la zona propiamente septentrional, la que constituía el extrarradio de los “Tejares”.
- 2º/ En el flanco del extrarradio occidental la realidad más decisiva eran los terrenos que pertenecieron al extinto Monasterio de Santa María de la Victoria, incluyendo por supuesto fragmentos o retazos de lo que fuera “el glacis” de la antigua muralla hispano-romana, muchos de ellos reconvertidos al uso agrícola “de ruedo” en estos momentos.
- 3º/ Y en ese ámbito territorial las conexiones hacia intramuros las conformaban la “Puerta de Osario” (al noreste) y por el oeste, la “Puerta de Gallegos”, la de “Almodóvar” y, en el extremo más meridional, la “Puerta de Sevilla”.

Puesto que reflejar en detalle la multitud de circunstancias que conformarán la realidad definitiva de esta ronda resulta prácticamente imposible. Intentaremos, no obstante, una visión amplia, sintética y resumida de dicho proceso.

Noticias de unas primeras intervenciones las tenemos ya en 1774, en pleno reformismo borbónico, momento en que se actuó en el sector comprendido entre las “Puertas de Osario” y “de Gallegos”, intentando convertir lo que eran vertederos y escombreras, típicas del extrarradio más infecto e insano, en un espacio ameno y atractivo para la población; es ésta la vertiente ideológica por la cual adquiere gran importancia la mejora del medio ambiente urbano y el propiciar y favorecer la sociabilidad de la población, un aspecto éste que en todo momento está presente en los proyectos que se diseñan.

El resultado fue un paseo (las “Alamedas de la Victoria y Tejares”) que dignificó sobremanera este sector de la ciudad y que sirvió como primer eslabón a una continuada actuación de embellecimiento progresivo e higienización de este tramo entre “Osario” y “Gallegos”.

Durante la dominación francesa (1811) continuó este proceso, ejecutando la expropiación y ordenación de algunos de los terrenos al norte, en una parte de lo que eran las “Hazas y Casa-tejar de la Agricultura”. Estos parajes habían gozado de un alto aprecio y consideración, y ello en buena parte porque en estos espacios subyacían unos valores ambientales de los que carecía el resto de la ciudad. Este valor ambiental se acrecentó con las reformas del gobierno afrancesado, empezando a ser conocido el lugar con el nombre de “Jardines de la Agricultura”, denominación que hasta hoy se ha conservado. Y sobre esta realidad, además, se impone el hecho de que en 1801, la Feria de la Salud fuese trasladada precisamente a los llamados “Campos de la Victoria”.

La propia naturaleza de este nuevo uso urbano (feria y comercio) exigía de sombras (a nadie se le oculta el rigor del mayo cordobés) que, en parte, pudieron solucionarse mediante lonas y entoldados, pero que, poco a poco, propició la formación de una alameda (entoldado vegetal y natural) cuyo crecimiento y frondosidad se veía favorecido por las emanaciones y manantiales de agua que, procedentes del piedemonte de Sierra Morena, “la Casa-Tejar de la Agricultura” disfrutaba. Y para los momentos de escasez de agua para el riego (inevitable en todo clima mediterráneo), se habilitó un gran estanque o “ría”, ideado e inspirado por Luque Lubián, aunque realizado por D. Amadeo Rodríguez, nuevo arquitecto municipal (MORENO CUADRO, 1986-87).



El escenario en que nos situamos, sin lugar a dudas ameno y agradable, con el atractivo de las arboledas y los diversos manantiales espontáneos de agua, debería estar constituido todavía mayoritariamente por una vegetación semi-silvestre, sin apenas ordenación ni planificación. Y ello no estaba en el ideal ambiental de la línea de pensamiento de la España del XIX, heredera ideológicamente del remoto afán ilustrado por embellecer las ciudades, afán que el liberalismo decimonónico hace también suyo. Empieza a plantearse la conveniencia de una modificación, mejora y ordenación de aquella primitiva “arboleda”, para lo cual se propugna “una domesticación” de la naturaleza en la dirección de convertir “la alameda” en un verdadero “paseo-jardín” muy del gusto de la clase social y política dominante en aquellos momentos.

Este esquema ideológico tomó forma en 1851, con diseño de D. Pedro Nolasco Meléndez; utilizando un criterio que él define “de belleza simétrica”: diseña un recinto que, simplificando mucho, tenía dos puertas de acceso, una frente a la Puerta de Gallegos, la otra frente a la línea de Tejares, ambas adornadas con sendas fuentes y cercadas por una verja de hierro. En su interior se disponía el “salón” propiamente dicho, en el que se erigían obeliscos, estanques “para juegos de agua”, espacios para bailes públicos, un “cenador” o glorieta cubierta para la banda de música, etc. En la parte sur no faltaba un pequeño laberinto en el que coincidían jardines, y espacios decorados con conchas y surtidores, decorativos jarrones, estatuas, etc.

Pero esta mejora de las zonas verdes se está produciendo a la par que avanza también el proceso de instalación del ferrocarril en Córdoba, lo que obligará a cambios y transformaciones bastante radicales en estos mismos ámbitos. La propia estación de ferrocarril se ubicó ocupando terrenos de la zona norte del “Paseo de la Agricultura”, lo que a su vez conlleva cambios en la funcionalidad de todo el conjunto; de ser idealizado como un posible lugar destinado al recreo y disfrute de la población, pasamos a un espacio ocupado por vías y otros elementos imprescindibles para el tránsito ferroviario, incluyendo mejoras en las vías de comunicación terrestres que facilitasen el tránsito y circulación de peatones y caballerías por la zona. Se entiende que, cuando en 1859 se inaugura la línea férrea Córdoba-Sevilla, aquel espacio que otrora fuera un extenso pulmón verde y zona de recreo vecinal, va quedando bastante transformado y convertido en un espacio urbano y urbanizado, pero en su línea más “industrial”, la que lleva implícito el ferrocarril y sus instalaciones accesorias.

Pero estos hechos no pueden llevarnos a pensar que esta ronda noroccidental que aquí consideramos está convirtiéndose en un espacio de neto uso y vocación industrial, impregnada de la modernidad ferroviaria y con la máquina de vapor como símbolo de una nueva etapa histórica. Se produce aquí una curiosa dialéctica que definiríamos como el “choque” entre la Córdoba modernizadora e innovadora (la del ferrocarril) y la Córdoba más higienista y naturalista. Y de ese choque, según los lugares y los momentos, los resultados serán diversos.

En este sentido, es el momento de mencionar cómo el progresivo auge de la “Feria de la Salud” iba demandando cada vez más amplios espacios; procede también recordar que, en lo que fueron terrenos y edificaciones del convento de la Victoria, tras los procesos desamortizadores, todavía quedan espacios entre los que se contaban terrenos públicos, hazas de uso agrario e incluso antiguas dependencias religiosas dedicadas ahora a almacenaje de uso industrial.

Al amparo del aumento del valor de estos terrenos se propició una reactivación de las compraventas a partir de 1860, al tiempo que desde el municipio se trabaja para un adecentamiento de aquellos parajes. Se procede, en este sentido, a la nivelación del Campo de la Victoria, contemplando como su continuidad lógica el desmonte y limpieza del “Muladar de la Trinidad”, donde ya empieza a vislumbrarse la posibilidad de crear un nuevo acceso que, rompiendo la muralla, comunique el Campo de la Victoria con el interior del recinto urbano clásico.

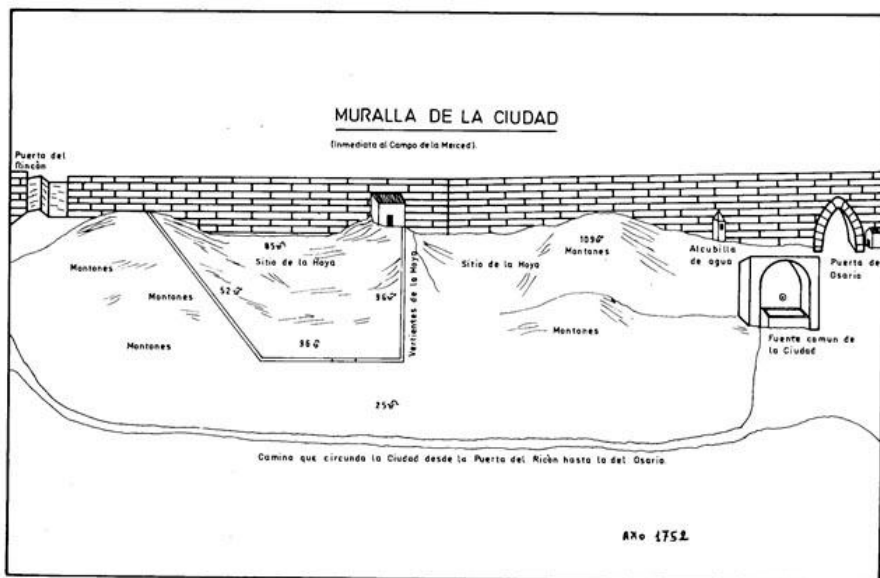
Y en esta misma línea y también en fechas muy próximas (1863-68), además de formalizar la compra de terrenos a distintos propietarios, en la zona norte, de nuevo se recuperó el proyecto de construcción de un jardín digno y decoroso en la finca-tejar “de la Agricultura”. Ello venía a afianzar el objetivo cada vez más nítido de constituir una gran superficie verde, una gran área ajardinada en todo este flanco occidental de la ciudad. Hitos significados de este proceso serán: la conversión por el Duque de Hornachuelos de las “Hazas de la Agricultura” en jardín público (1866), con proyecto de Rafael Luque Lubián, así como la compraventa del edificio del exconvento y antigua iglesia de La Victoria entre 1866 y 1868, complejo que estaba siendo utilizado como almacén de maderas, lo que contribuyó sobremanera a la disponibilidad de amplios espacios en beneficio del recinto ferial.

## 2.2.- Cambios en la Ronda Nororiental: el Campo de la Merced

Hemos considerado antes la evolución de los espacios que, desde la zona de la Casa-Tejar de la Agricultura y huertas de “los Tejares” (por el norte) fueron poco a poco siendo asimilados para usos urbanos (más o menos naturalizados con alamedas), merced fundamentalmente a lo que fueran los dominios del exconvento de la Nuestra Señora de la Victoria.

Pero debemos recordar que en el origen de las primeras actuaciones, las datadas en 1774, la intervención higiénico-naturalista llegaba por el norte hasta la Puerta de Osario, ubicada en el área nororiental, como continuidad de la que, aunque de forma incipiente, ya podemos llamar como “Ronda de Tejares”.

Pues bien, precisamente en este ámbito encontramos otro espacio que gozará de gran significación urbana, con una trayectoria larga y bastante compleja hasta que, finalmente, sea asimilada como espacio urbano propiamente dicho. Nos referimos al “Campo de la Merced”, que era sólo un despoblado utilizado a veces como espacio recreativo, y que hacia 1835-36 presentaba un aspecto deplorable, anárquicamente ocupado por montones de tierra y sucias escombreras. La compleja trayectoria de este espacio intentamos sintetizarla aquí.



- a. El primer paso para su dignificación lo dio el Conde de Torres Cabrera, que intentó higienizar aquel espacio plantando una arboleda, al tiempo que se completaban las ya existentes en La Victoria, Tejares, Agricultura y Puerta de Almodóvar.
- b. A partir de entonces la historia del Campo de la Merced es una continuidad de períodos de auténtico abandono y otros de intentos de urbanización; en este sentido aquella arboleda apenas duró dos décadas, retornando a su estado de precariedad a mediados de siglo.
- c. Y desde aquí, sucesivos intentos de someter a alineación y organización aquel espacio, fueron dando todas con el fracaso más absoluto.
- d. Sin embargo no puede olvidarse el valor innegable que otorga a este espacio la cercanía del ferrocarril, circunstancia potenciada por el ideal de una mejora higiénica de la ciudad y su embellecimiento.
- e. Aunque camuflado en una teórica “utilidad pública”, el interés económico (ingresos procedentes de la venta de solares) actuó de nuevo como revulsivo para reintentar la urbanización del Campo de la Merced, donde se ubicarían viviendas y algunas industrias y almacenes. El informe favorable de D. Pedro Nolasco Meléndez condujo incluso a la elaboración del plano y a la presentación del posible diseño de las casas que allí habían de construirse.
- f. Un nuevo inconveniente surge porque, considerando estos terrenos como “de propios” o “del Común”, no pudo acreditarse sin embargo dicha titularidad. Bien al contrario la Fiscalía de Ganadería y Cañadas acreditó inmediatamente sus derechos sobre estos terrenos, que formaban parte de la antigua Cañada Real de la Mesta: Suponía otro fracaso y un nuevo abandono del proyecto por parte del Ayuntamiento.
- g. El tema vuelve a revivir en 1860, pues el entonces alcalde, D. Carlos Ramírez de Arellano, usando del juego de influencias y de la presión de los grupos políticos afines, supo eludir el argumento de la no pertenencia de los terrenos al Ayuntamiento y consiguió formar una comisión que, junto con el arquitecto municipal D. Rafael de Luque y Lubián, deberían reconsiderar la cuestión. Dicha comisión concluyó que la importancia y repercusiones del proyecto justificaban sobradamente que el proyecto fuese declarado de Utilidad Pública. La negativa del Gobernador Civil fue acompañada (camu-

flada, diríamos nosotros) de la sugerencia de una ampliación del proyecto, proponiendo la construcción de un nuevo barrio que integraría todo el Campo de la Merced y terrenos aledaños a la Estación.

- h. Pero este proyecto, en buena parte, formaba parte ya del informe formulado por D. Pedro Nolasco Meléndez en 1860, quien ya había propuesto la edificación de todos los terrenos tanto del Común como de los particulares, comprendiendo (decía el informe) la reforma de toda la longitud del terreno que se halla en contacto con la estación actual del ferrocarril, barrio del Matadero y Campo de la Merced.
- i. Pero la existencia de este proyecto preelaborado y perfectamente fundamentado no facilitó su ejecución, pues la comisión designada al efecto, aun reconociendo el mérito del trabajo realizado, consideró que la magnitud del mismo debiera reducirse considerablemente, dada la imposibilidad municipal para afrontar los gastos que ello supondría. En definitiva el acuerdo significaba limitar la intervención al espacio establecido entre la Puerta de Osario y la del Rincón. Pero de nuevo, en 1863, el proyecto quedó paralizado sin que se hayan encontrado razones explicativas para ello.
- j. En 1867, vuelta a empezar. Ahora sobre los argumentos higienistas y recreativos se impone el interés crematístico; nos referimos al valor que habían adquirido los terrenos, lo que conlleva mayor iniciativa e interés del capital privado, que en este caso se “adorna” con la creación de nuevos puestos de trabajo y mejoras del bienestar social.
- k. Desde el punto de vista técnico, el artífice será D. Amadeo Rodríguez, arquitecto municipal, quien en su proyecto incluía novedades tales como la apertura de la muralla y la alineación y ensanche de la calle del Silencio, elementos que permitirían una nueva vía de penetración en el viejo entramado urbano hispano-romano.
- l. Aprobado el proyecto, la dilación en ejecutarlo permitió la intervención de un nuevo agente, la Sociedad Cooperativa de Obreros de Córdoba, cuyo objetivo era construir casas para obreros. Ante semejante propuesta, el anterior proyecto se paralizó, pero el nuevo no llegó a materializarse, pues el plano realizado por D. Amadeo Rodríguez chocó con las discrepancias en la comisión acerca de

los terrenos que deberían ser vendidos y edificados, basando los argumentos en las dificultades que planteaba la presencia del matadero y el trasiego de reses por la zona.

- m. No obstante se llegó a un acuerdo sobre los dieciséis solares a vender, y en 1870 se convocó la correspondiente subasta; pero las posturas fueron lentas y tediosas, si bien algo se avanzó porque los nuevos propietarios llegaron incluso a presentar los planos de los proyectos de las fachadas de las nuevas edificaciones, al tiempo que la institución municipal mejoraba el espacio central que finalmente se dedicaría a zona verde.

Pero la historia de la evolución del Campo de la Merced volverá a revivir más adelante.

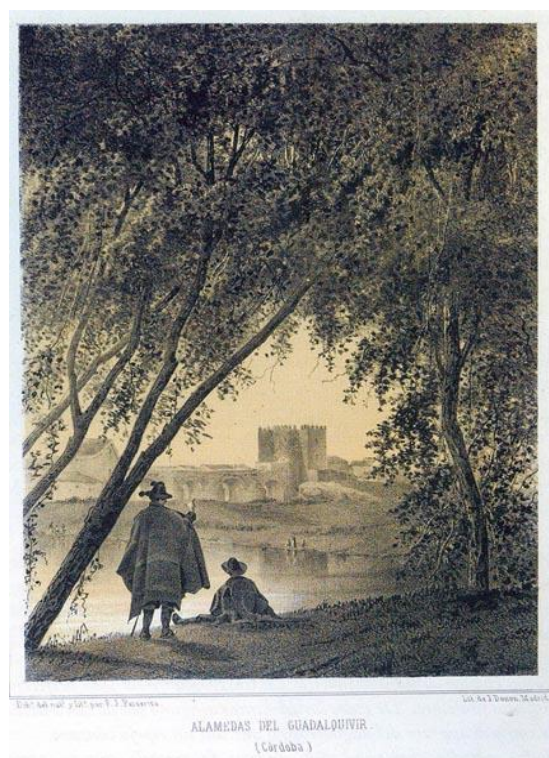
### **2.3.- Cambios en la Ronda Meridional: el Paseo de la Ribera**

Coinciden aquí distintos factores por los cuales esta zona, a orillas del Guadalquivir, adquiere una significada relevancia urbana. Es, en primer lugar, vía de entrada y salida de personas y mercancías que, a través del Puente Romano y su monumental puerta, canalizan el tránsito entre la zona sur (Campiña) y norte (Sierra), lo que en buena parte equivale a servir de conexión entre la costa (Málaga-Cádiz) y la Meseta. Esta circunstancia, por otra parte, posibilitará el proyecto de hacer coincidir el eje ribereño, en su tramo cordobés, con la Carretera Madrid-Cádiz.

Otras circunstancias que da relevancia a ésta que hemos llamado “Ronda Meridional” es su contacto directo con el río, tanto en su margen izquierda (Campo de la Verdad) como en la zona ribereña derecha, donde casco antiguo y Guadalquivir prácticamente se tocan (no siempre amablemente). Esta circunstancia hace aparecer otra realidad que singulariza también la zona que estudiamos: el problema de las crecidas del Guadalquivir que, con frecuencia, llegan a inundar las zonas urbanas aledañas, y, a veces, lo hacen con virulencia tal que se generan consecuencias catastróficas.

Cierra este círculo de singularidades el que la zona ribereña constituía espacio habitual de esparcimiento y disfrute ciudadano; espacio ameno, con zonas verdes propiciadas por la humedad, con frondosos árboles de ribera, atractivos bosques-galería, con una avifauna notable y, en general, con una vegetación muy deseable en los cálidos veranos cordobeses. La

Ribera es, en definitiva, uno de los escasos pulmones de que disfruta una ciudad cuyo casco urbano se muestra bastante hermético; construido, cercado y edificado prácticamente desde la época romana, en él, aun existiendo zonas verdes interiores, éstas no están al alcance y disfrute del común del vecindario.



Todas estas circunstancias, que en algunos casos suponen factores sociales positivos, en otros casos generan conflictos y problemas ante los que la gestión urbanística municipal o nacional tiene que dar respuesta y solución. Empecemos nuestro análisis por el tema de las crecidas del Guadalquivir, que a su vez lleva intrínseco un proceso que, aunque lento, conllevará también una mejora evidente de las condiciones del paraje como espacio de ocio y esparcimiento ciudadano.

La complejidad del proceso y la larga duración del mismo nos obligan a intentar ofrecer una visión esquemática y abreviada, si bien a nadie

escapa que la historia de Córdoba está llena de episodios en que, en años excesivamente lluviosos, se elevan el nivel de las aguas del Guadalquivir, inundando y anegando ambas orillas, provocando desgracias personales importantes y daños irreparables en las casas, lo que convertía esta relación río-ciudad en una preocupación municipal de primer orden, un problema urbano que se convierte en recurrente. Veamos algunas de las intervenciones y las actuaciones realizadas al efecto (LAGUNA RAMÍREZ, 1997).

- 1º/ En este asunto de la defensa contra las inundaciones, las primeras actuaciones tuvieron lugar en la margen izquierda, para defender el “Campo de la Verdad”. Allí se levantó un primer muro protector o “murallón” que se construyó entre 1777-1779. La crecida fue de tal magnitud que se temía que el río abandonase la madre vieja y adoptase un nuevo curso en su cauce, lo que significaría dejar seco el río a su paso por el Puente Romano, a la par que se inundaban las zonas pobladas contiguas.



- 2º/ Por su parte, en la margen derecha, la necesidad de construir un “murallón” se acrecentaba por la acción excavadora del río que “ataca” con especial virulencia en la zona cóncava del meandro, lo que justificaba el proyecto (1791) del arquitecto D. Ignacio Tomás cuyos detalles nos los proporciona LAGUNA RAMÍREZ (1997).

- 3º/ Pero en este lugar, la necesidad de protección de la margen derecha se vincula con la cuestión de la mejora de las comunicaciones, y se plantea abordar una solución para ambos problemas a la vez. Se trata de construir un malecón que, además de encajar con un sólido muro el cauce del río e impedir su desbordamiento, sirviese como soporte físico del trazado de la carretera Madrid-Cádiz, que cruzaba parte de la ciudad y que, desvinculada ahora de la llamada “Carrera del Puente”, dejaría ésta como una arteria urbana interior, al tiempo que la nueva carretera quedaría sobre el malecón y contigua e inmediata al nuevo cauce “encajonado” del Guadalquivir (CABANÁS CÓRDOBA, 1963).
- 4º/ Las obras comenzaron en 1802 y, en una primera fase, irían desde el Molino de Martos hasta el Puente Romano; y como en ningún momento se olvidó o ignoró la vertiente lúdica y recreativa que había tenido este espacio ribereño, el diseño de la obra contemplaba como elemento embellecedor y utilitario la construcción de una bancada o asiento de piedra que coronaría el borde externo del murallón, el que se asomaba al Guadalquivir. En cierto modo se estaba construyendo a la vez un espléndido y larguísimo mirador, con vistas hacia el Guadalquivir, mirador que además cumplía la función de lugar de descanso de los transeúntes.
- 5º/ Pero las obras fueron lentas y, a mediados del siglo. XIX, no se había llegado aún a la Cruz del Rastro, recuperando cierto impulso (alcaldía del Duque de Hornachuelos) para finalizar en 1853, cuando ya sólo restaba el barandal de hierro con que culminaba el mencionado banco de piedra. La obra se completaba con un significativo y abundante plantío de arboleda, lo que significa que ya se está alcanzando el objetivo de un verdadero y auténtico paseo: “el Paseo de la Ribera”.
- 6º/ El importante avance que supuso este primer sector del Paseo de la Ribera, la construcción del murallón y de un nuevo trazado de la Carretera Madrid-Cádiz no supone que todas estas mejoras tuvieran aplicación y eficacia inmediatas. Quedaban temas aparentemente menores que resolver, pero sin cuya solución la mejora quedaría invalidada. Un problema era la conexión del Paseo de la Ribera con la carretera de Madrid, pues justo en la zona de contacto entre ambas arterias existía un obstáculo de no fácil solu-

ción: en ese lugar estaba la ruinosa iglesia de los Santos Mártires, los terrenos del convento y algunas huertas contiguas que taponaban esa posible conexión.

- 7º/ El tema se solucionará después de que el Conde de Torres Cabrera cediera la propiedad y patronato de la Capilla Mayor de la Iglesia, con lo que en 1863 se autorizó su demolición. Para compensar el descontento de la población por esta pérdida patrimonial, se encargó a D. Pedro Nolasco Meléndez el diseño de un sencillo monumento recordatorio de la existencia de estos antiguos retazos patrimoniales y de su sacrificio en pro del progreso de la ciudad. Dicho monumento-capilla no se realizó, como veremos, hasta finales del siglo. XIX.

En cualquier caso quedaban para el futuro temas pendientes, pues no puede olvidarse que la nueva travesía abierta sobre el murallón permitía la circulación entre la llamada “Puerta de los Mártires” (comienzo de la nueva travesía) y la “Cruz del Rastro”, donde se recuperaba el viejo itinerario interior hasta ir a salir por el Puente Romano. La culminación de la obra desde este lugar deberá esperar todavía hasta casi finales de siglo (1882).

## **2.4.- Inmovilismo e inacción en la Ronda Oriental**

La zona periférica oriental fue posiblemente la que más al margen quedó a la preocupación renovadora de la época que consideramos. Centrada la atención de la corporación municipal en otras zonas de mayor relevancia social, este sector mostró un inmovilismo muy acusado. El Campo de San Antón seguía siendo un espacio periurbano sin más mejoras que las aplicadas por el reformismo borbónico (ARANDA DONCEL, 1984, 208).

Apenas algún aplanamiento de terrenos y retiradas de escombreras (1739), plantación de alguna arboleda e instalación de una fuente fueron los únicos cambios detectables; y todo ello en un ambiente de dejadez y sensación de abandono, con un sentimiento generalizado de descontento y protesta ciudadana, sentimiento que adquiere especial relevancia en la reivindicación de una actuación radical que cambiase el arcaico Ejido del Marrubial por algo que se pareciese más a un verdadero paseo moderno. Habrá que esperar bastante tiempo para que se afronte el problema.



### 3.- LOS CAMBIOS EN LA CIUDAD INTERIOR HASTA LA DÉCADA DE 1870

Hemos observado, hasta ahora cambios urbanos de gran escala que se patentizan sobre todo en las zonas periféricas de la ciudad; en algunos casos esas transformaciones tienen una magnitud casi global (en cuanto que influyen sobre toda la ciudad), y en otros estos mismos cambios abren las puertas a una continuidad en los procesos urbanos de mayor envergadura. Pero a nadie escapa que estos “macrocambios”, tan llamativos por su magnitud, coexisten con otros de dimensión menor, cambios que descienden al nivel de detalle de una calle, plaza o plazuela; son éstos los cambios, aparentemente de menor trascendencia, pero que son fundamentales para la comprensión de la ciudad; y de hecho, en muchos aspectos, en estos pequeños espacios urbanos se ha encontrado y detectado la verdadera personalidad y originalidad de la ciudad.

Los cambios de este tipo que caben en una ciudad con un plano tan intrincado, complejo y heterogéneo como el de Córdoba son prácticamente infinitos, si bien lo esencial y de mayor aplicación serán las actuaciones

para ampliar y regularizar el trazado de las tortuosas calles, utilizando para ello la política de “alineaciones” y “ensanches”.

Se persigue mejorar la comunicabilidad, cambiando a la vez el aspecto provinciano de la ciudad por otro moderno, más adecuado a los tiempos y a los medios de transporte al uso, al tiempo que adecuando el trazado urbano y sus elementos (casas, plazas, palacetes, etc...) a las vigentes nuevas relaciones sociales y económicas de índole liberal. Se siguen arguyendo todavía mejoras higiénicas, si bien sin ignorar ni ocultar el afán especulativo que subyace bajo estas reformas, y dejando claras y manifiestas las exigencias residenciales demandadas por la nueva clase dominante, la burguesía.

Pero todo esto, aplicarlo en una ciudad con el trazado urbano de Córdoba (endiabladamente irregular), con una trama urbana que exige reformas, retoques y cambios en todas las esquinas y callejas, una ciudad que, por otra parte, adolece de una clase burguesa próspera; y una ciudad, por último, con un Ayuntamiento que exhibe y manifiesta una extrema, permanente y continua precariedad económica..., pues bien, en una ciudad como ésta, cumplir aquellos postulados urbanísticos que exponíamos como punto de partida se convierte en una tarea prácticamente imposible.

Suponiendo que existiera un remedio específico, una pócima mágica para intentar al menos buscar paliativos al problema, este remedio pasa ineludiblemente por una planificación urbana global y bien coordinada, con el establecimiento de unos principios claros y perfectamente definidos con los que el planificador u ordenador urbano tenga una referencia común y general.

Esto era precisamente lo que insistentemente reclamaba D. Pedro Nolasco Meléndez, si bien lo que encontró fue exactamente lo contrario: frente a esas mejoras homogéneas y coordinadas en toda la ciudad, el Ayuntamiento aplicó la política de “en busca del momento oportuno”.

¿Qué significa? Pues que el Ayuntamiento actúa cuando el propietario de un viejo inmueble decide reconstruirlo y solicita permiso para ello. La autoridad municipal aprovecha la coyuntura para determinar la alineación y/o ensanche al que debe adaptarse la calle completa, unas reglas que luego, en multitud de casos, no se llevarán a cabo en el resto de los inmuebles.

Resultado: el trazado urbano de Córdoba funciona a golpes de impulsos puntuales, de actuaciones sectoriales, sin ordenación unitaria, medi-

das aplicadas sin rigor cronológico ni uniformidad espacial (MARTÍN LOPEZ, 155 y ss.).

### **3.1.- Los cambios en la ciudad interior: actuaciones en la Villa**

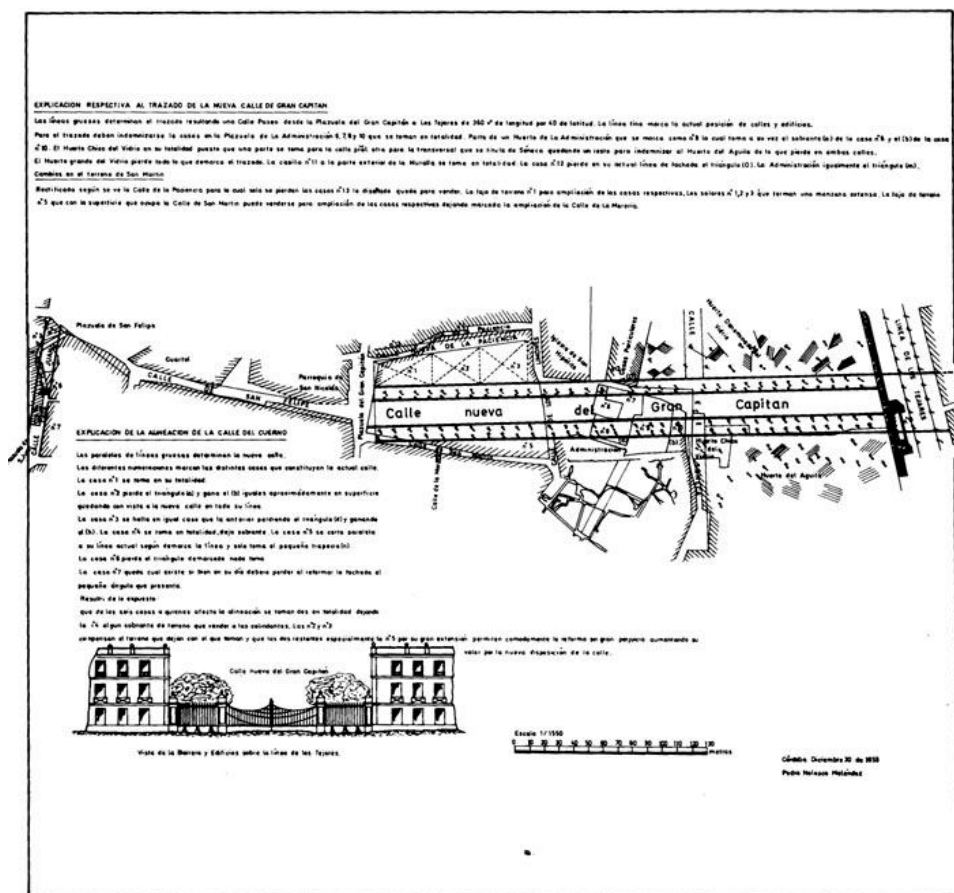
La intervención de mayor trascendencia y con mayor impacto espacial, social y urbano será la que, en conjunto, se afronte para, en distintas etapas, concluir en el que será el “Paseo del Gran Capitán”. Teniendo como referencia el entorno de la Parroquia de San Nicolás de la Villa, donde se encontraba el conocido como el “Paseo de San Martín”, la operación que se planifica consistía básicamente en unir en línea recta este paseo con la muralla septentrional, donde se abrió una puerta que comunicaría con el trazado que, paralelo a la muralla, seguían los terrenos de “los Tejares”. Se le denominará como la “Puerta de San Martín” o del “Gran Capitán”.

Las obras se iniciaron desde el norte, avanzando hacia San Nicolás; y para ello fue preciso un proceso de expropiaciones, derribos y alineaciones muy intenso, una auténtica operación de “cirugía urbana”, de la que un primer resultado fue la llamada “Plazuela del Gran Capitán”, espacio abierto delante mismo de San Nicolás y que, a la vista de las fotos de la época, parecía ya anticipar el arranque del que, poco más tarde, será un magnífico y excepcional paseo (GARCÍA VERDUGO, 1992).

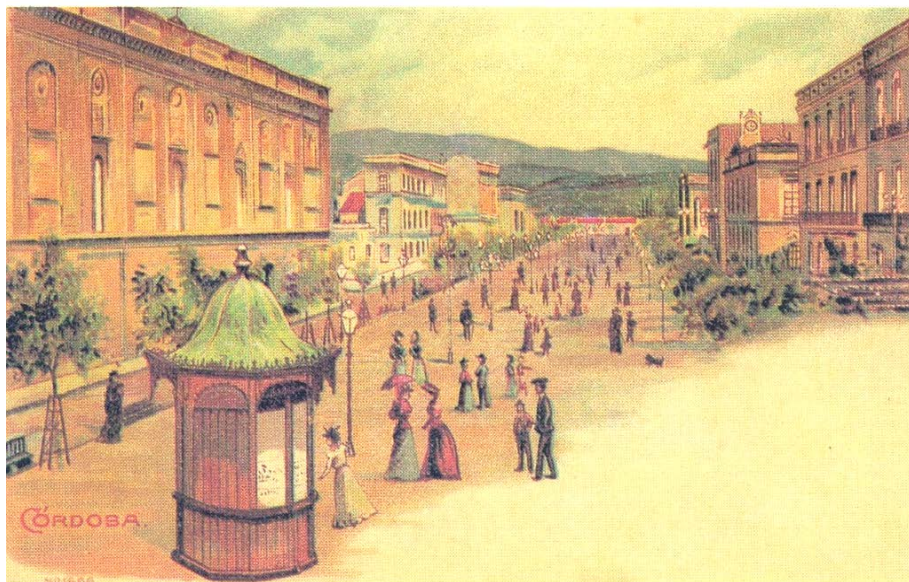
No es necesario insistir que esta operación urbanística tenía como trasfondo lograr una comunicación directa entre el interior del viejo recinto urbano con el trazado del ferrocarril y sus instalaciones; sin embargo la operación fue más allá, pues el resultado será, además, la conformación de un espacio típicamente burgués, en el que se daban la mano la comunicabilidad urbana interna con una función residencial impregnada de calidad arquitectónica, espacios verdes y amenos, etc. En el fondo quedaba patente un cambio ideológico contundente: la nueva hegemonía de la clase burguesa.

El primitivo Paseo de San Martín, salón de carácter netamente aristocrático (abierto en 1836 sobre terrenos desamortizados), tras su demolición, será sustituido por el Paseo del Gran Capitán, de factura urbanística burguesa y decimonónica, paseo cuyas obras se realizaron entre 1859 y 1869.

Pero existen matices complementarios que contribuyen a la comprensión de esta operación. Si el objetivo es no sólo comunicar San Nicolás con el borde de murallas de Tejares y sobrepasar ésta hacia el norte; si además se estaba persiguiendo que esa misma vía o gran paseo permitiera una mayor y mejor comunicabilidad con el sector urbano medieval, el de los alrededores y traseras de San Nicolás, imprescindible resultaban otras operaciones que regularizaran el trazado viario en toda esta zona. Dicho de otro modo, estos objetivos hacían necesaria la aplicación de alineaciones y ensanches de calles que, teniendo como núcleo la Plaza de San Felipe, contiguo a San Nicolás, facilitarían el acceso al interior del más viejo casco urbano, con su intrincado trazado plenamente medieval.



En este capítulo las operaciones de alineación y ensanche fueron especialmente importantes en la calle Cuerno (actual Argote); además fue igualmente precisa una primera operación de alineación y ensanche de las calles de Gondomar y Concepción, así como la urbanización completa del llamado “Muladar de la Trinidad”. Expongamos algunas breves ideas sobre este último asunto.



### ***3.1.1.- “El Muladar” de la Trinidad: una nueva apertura en la muralla***

El lienzo occidental de la muralla ofrecía un amplio espacio sin permeabilidad hacia el interior; en concreto no había puerta ni comunicación alguna desde la Puerta de Almodóvar hasta la de Gallegos, lo que suponía un amplísimo espacio (Campo de la Victoria) prácticamente opaco y cerrado a la trama urbana medieval. Y ello ocurre cuando, por otra parte, este Campo de la Victoria está adquiriendo una significación cada vez mayor merced al crecimiento continuado de la Feria de la Salud.

Pues bien, circunstancias que no procede detallar (la simple enajenación de un huerto-solar en la Plazuela de la Trinidad) planteó la posibilidad de abrir un hueco nuevo en la muralla, para lo cual se vislumbra como óptimo el espacio llamado “Muladar de la Trinidad”, donde, a la par que se conseguía esa vía de penetración a la Córdoba histórica, se cum-

plía con aquella otra máxima decimonónica del higienismo y mejora del ambiente urbano; no en vano se trataba de actuar sobre “un muladar” que, además, se ubicaba en terrenos de uso público (ferial, concretamente).

La idea y el posible objetivo parecen óptimos, pero ello no acelera y facilita su ejecución; al contrario: este proyecto se convierte en un ejemplo de cómo pueden complicarse, entorpecerse, retrasarse y entrar en el campo de la ineficacia la gestión urbanística cordobesa del siglo XIX.

Vano resultaría para cualquiera que no posea la mente preclara y la pluma de “orfebre” y “delicada artesana del urbanismo” de Cristina Martín (MARTÍN LOPEZ, 1990, 168-180) el intentar dar orden, coherencia y un cierto sentido a la acumulación de cosas, hechos, circunstancias y acontecimientos que en torno a algo, tan aparentemente sencillo, como la apertura de una nueva puerta en la muralla, puede generarse.



Con reconocimiento explícito de nuestra incapacidad para reflejar todos estos detalles en un texto cómo este, imprescindiblemente limitado en extensión; admitiendo que para el autor de estas líneas ya sería un éxito trasladar al lector una vaga idea ante lo que, en su origen, constituye un trabajo de investigación de primerísimo orden, nos basta con expresar que la apertura de una nueva “Puerta de la Trinidad” se alcanzó, pero sin poder pormenorizar aquí sus detalles, los aspectos formales de la misma,

y sus múltiples circunstancias anejas. Quede constancia, no obstante, de que la “Puerta de la Trinidad” no sólo recibió adhesiones y aplausos por las mejoras en la comunicación con el Campo de la Victoria, sino que también tuvo opiniones negativas (RAMÍREZ DE LAS CASAS-DEZA, 1977, 207) por el dispendio económico que suponía, el espacio desmesurado que ocupaba y las dimensiones del lienzo de muralla sacrificado.

Otras intervenciones de interés en la zona de la Villa (MARTÍN LÓPEZ, 1990, 180 y ss). fueron alineaciones varias (calle de la Madera), ensanche de algunas Plazas (Plaza de Pineda), una primera alineación en las calles de Gondomar y Concepción, regularización de determinadas zonas (en los barrios de San Miguel, del Salvador y Santo Domingo de Silos, ensanche de la calle de Azonaicas, alineación de la calle Diego de León y del Paraíso, etc...

Son todas ellas intervenciones “empujadas” desde la iniciativa privada, pues no en vano detrás se encontraban los hermanos Puzzi o “Puccini”, familia burguesa que conciben ya a Córdoba como una ciudad posible receptora de visitantes y, en consecuencia, demandantes de servicios de alojamiento y hostelería, para lo cual la mejora del trazado urbano era fundamental.

Cerramos este capítulo de reformas urbanas en la Villa mencionando que en este momento adquirieron una fisonomía muy próxima a la actual, algunos de los elementos urbanos más significativos del barrio de la Catedral. Allí se retocaron, por ejemplo, el Palacio Episcopal, el Seminario de San Pelagio y el Paseo del Triunfo de San Rafael, se alinearon calles tan significativas como la Carrera del Puente, Pedregosa y de las Cabezas, etc.

### **3.2.- Otros cambios en la ciudad interior: actuaciones en la Ajarquía**

No es comparable la atención urbanística que recibió la Ajarquía con la que se aplicó en la Villa o Ciudad Alta, mucho menos si tenemos en cuenta que la mayor parte de la población residía en este sector. En cualquier caso no se puede considerar la Ajarquía como un todo homogéneo, por cuanto en su seno se pueden encontrar zonas con tratamientos bien diferentes, estando el factor diferenciador en la mayor o menor centralidad económica y social de las antiguas collaciones.

En este sentido, si la Villa había venido cumpliendo durante siglos la función de centralidad económica y social, parece lógico aceptar que la mera proximidad a estos espacios más dinámicos y activos, a la par que acumulan más actividades económicas, demandan igualmente más atención urbana. En este sentido la proximidad a la Villa y buena conectividad con ella de sectores de la Ajarquía (como Santa Marina y San Andrés), favoreciendo un número de intervenciones urbanas muy superior al de otras zonas más alejadas de los centros de decisión social y económica.

En San Andrés, por ejemplo, se encontraba el centro administrativo y comercial por excelencia de la ciudad; allí estaban las Casas Consistoriales y en la Plaza del Salvador se encontraba la sede del Gobierno Provincial. Además en las calles inmediatas se concentraba el principal comercio: calles de Librerías, Esparterías, San Pablo, Carnicerías, Zapaterías, etc.

En ese contexto se explica y justifica la necesidad de alineación y ensanche de las calles de Capitulares y Carnicerías (Alfaros), las que mejor comunicaban la Ajarquía con la Puerta del Rincón y, desde ésta, hacia el ferrocarril y los caminos de la Sierra. Además aquí convergía otro eje transversal muy activo: el eje Real de San Lorenzo, Santa María de Gracia, Realejo y San Pablo.

Circunstancias parecidas se encuentran en Santa Marina; allí se detecta la conveniencia de conexión directa entre la calle de los Álamos con la Plazuela de Santa Marina, lo que D. Pedro Nolasco Meléndez, en su informe técnico, justifica porque esta travesía puede considerarse como una de las más generales del tránsito de la población, discurriendo en el norte por la llamada “Mayor de Santa Marina” para terminar en la “Puerta del Colodro”; y por el sur esta misma travesía comunicaba con arterias muy idóneas para el establecimiento de artefactos artesanales, almacenes y demás servicios.

Explica y justifica todo ello las alineaciones practicadas en la calle Álamo y Santa Isabel, así como el ensanche de la calle Huerto de San Andrés. Una vez más, aún a riesgo de ser repetitivos, la operación tiene como finalidad última la comunicabilidad del centro de la Ajarquía con el ferrocarril.



Un caso distinto es la operación urbana que, en el barrio de la Magdalena se emprendió aprovechando la ruina del desamortizado Hospital de San Bartolomé de las Bupas. Allí, no sin un debate sobre la conveniencia o no de la intervención (D. Pedro Nolasco Meléndez planteaba otra solución), se abrió una amplia plazuela previa la demolición de los restos del viejo hospital. La ocasión fue igualmente aprovechada para la alineación de la antigua calle del Tomillar, lo que facilitaba sobremanera la comunicación de la propia plazuela con la calle de Isabel II.

#### **4.- A MODO DE SÍNTESIS: LOS DOS PRIMEROS TERCIOS DEL SIGLO XIX**

Como resumen y síntesis del conjunto de actuaciones que, desde finales del siglo XVIII y durante los dos primeros tercios del XIX, hay tres características que podrían definir el urbanismo cordobés y las transformaciones que vive la ciudad, a saber:

- a. La simultaneidad de proyectos, que resultó poco efectiva: proyectos ya iniciados se paralizan, se modifican y vuelven a reiniciarse años después.

- b. La constante penuria económica municipal, agravada por la ausencia de una burguesía fuerte que, con sus inversiones, supliese el capital público.
- c. La ausencia de un Plan General de Alineaciones, que hubiese evitado los retrasos de obras al no tener que someter a la aprobación superior aquellos expedientes cuya tramitación exigía de su previa declaración como de Utilidad Pública. (MARTÍN LÓPEZ, 1990, 231-232)

## **5.- CÓRDOBA: LOS AÑOS FINALES DEL SIGLO XIX Y PRIMERAS DÉCADAS DEL XX**

En el último tercio del siglo XIX, salvo contadas excepciones, prácticamente ha culminado ya el proceso de derribo del cerco amurallado de Córdoba, lo que da ocasión para una permeabilidad mucho más intensa entre viejo casco urbano interior y lo que fuera extramuros de la ciudad. Procede ahora reordenar los espacios resultantes mediante los llamados “arrecifes de ronda”, espacios en los que tendrán cabida no sólo nuevas zonas verdes sino también edificaciones modernas y planificadas que vienen a cambiar totalmente el aspecto de los antiguos restos de murallas.

La conveniencia y necesidad de espacios verdes, defendida en principio por higienistas (URTEAGA, 1985), va poco a poco alcanzando a todos los grupos sociales, lo cual coincide con otros factores de tipo especulativo, abriéndose al Ayuntamiento la posibilidad de negociar con los espacios generados por los derribos e incluso con los materiales resultantes. Y todo ello en el contexto de la necesidad de articular fórmulas alternativas a la función económica que cumplían las murallas y sus puertas, fórmulas cuyo fracaso situó a los Ayuntamientos en una situación económica calamitosa.

En este escenario urbano intentamos recuperar el hilo argumental de los cambios y transformaciones retomando la situación en que dejamos los espacios más significativos de la ciudad.

### **5.1.- La evolución del arrecife de ronda de la zona oriental**

En nuestro relato de los cambios urbanos en los dos primeros tercios del siglo, esta zona quedó claramente identificada como el paradigma de

la ausencia de mejoras y reformas urbanas. Cuando nos adentramos en las décadas finales del siglo el argumento podría seguir siendo el mismo, continuando el relato de la situación calamitosa y deplorable en que se encontraba el espacio comprendido entre las puertas de Andújar y de Baeza.

Este era el panorama: una muralla semiderruida, un caserío en ruinas, continuos derribos, incluyendo elementos históricos significativos (la Torre de los Donceles, en 1881), montones de basuras y escombros dispersos, etc. En definitiva la imagen más alejada y distante de lo que se entiende por una ciudad que cumplió funciones de capitalidad del Estado en los períodos musulmán y cristiano. Y si deplorable era el aspecto estético, posiblemente peor era la sensación higiénico-sanitaria, que podía calificarse directamente de sucia y pestilente. Y es que circulaba por aquel lugar un llamado “Arroyo de San Lorenzo” que, cuyas aguas sucias y malolientes constituía un foco de infecciones permanentes.

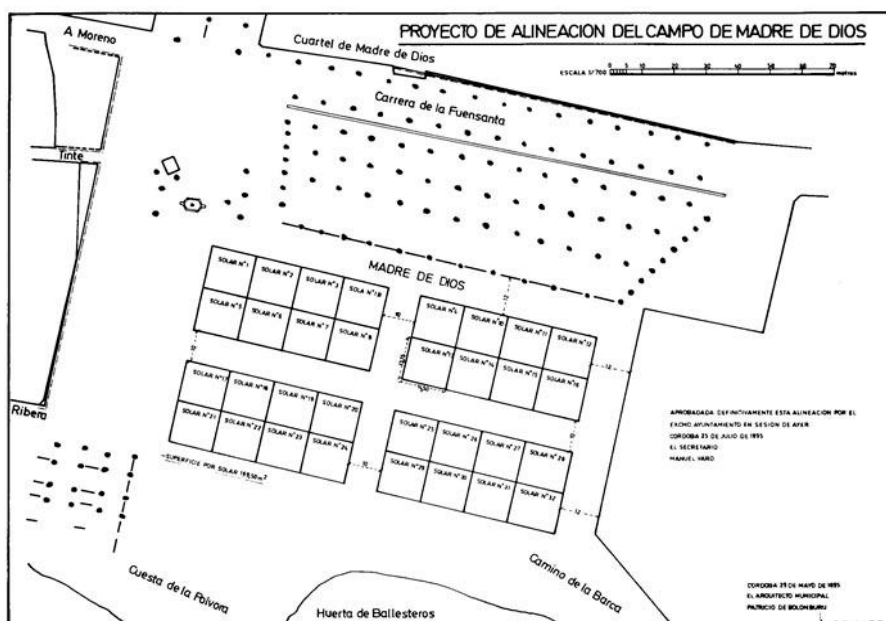
Varias circunstancias se dieron la mano para que la intervención en esta zona se afrontase; la primera de ellas será la disposición de material de obra procedente de los derribos y derrumbes de las murallas; la segunda la necesidad de establecer una alineación a la que se acogiera la fachada del nuevo matadero que ya se estaba construyendo; y en tercer lugar no puede olvidarse la presión vecinal, que se siente verdaderamente discriminada. Siendo de la mayor urgencia el cubrimiento del Arroyo, las obras se iniciaron en 1881 y se dieron por concluidas en diciembre de 1882.

Pero no todos los problemas quedaban solucionados con esta intervención. A pesar de que se efectuaron algunas plantaciones de árboles, el aspecto del lugar seguía siendo bastante impresentable, llegándose a hablar en un informe a la Comisión de Fomento de “el repugnante aspecto que ofrece hoy el lugar expresado, especialmente en el espacio que media desde la Puerta de Andújar a la de Baeza”.

Unos años más tarde, ahora a instancias de algunos de los propios vecinos-propietarios, el tema vuelve a replantearse, generando un nuevo estudio-proyecto (1892) que planteaba la conveniencia de la alineación del camino de ronda desde la Puerta de Andújar a la de Alfonso XII, alineación que resultó finalmente aprobada. Sin embargo, al hilo de esta intervención, la Comisión de Fomento solicitó también el derribo de la Puerta Nueva, solicitud que fue informada favorablemente (previa con-

formidad de la Real Academia de San Fernando). No llegó a ejecutarse entonces, aunque la idea permaneció latente y volvió a retomarse en 1895, consumándose a finales de ese mismo año.

En esta zona de la ciudad es llamativo el papel jugado por el vecindario como agente promotor de intervenciones y reformas urbanas. El mecanismo es el siguiente: un propietario solicita ocupar los terrenos de la muralla o adyacentes, ello obliga a plantear allí una alineación y, casi en cadena, se produce la actuación general que afecta a zonas más amplias. Y este impulso ciudadano, partiendo de la base, contrasta con el intervencionismo oficialista de otras zonas de la ciudad, donde son las instituciones las que impulsan las mejoras y cambios urbanos. En cualquier caso el sistema adolece de un problema importante: su lentitud que llega a ser desesperante para los anhelos de los interesados.



También de interés en esta zona es el hecho de haber sido el escenario de los primeros intentos para construir casas dignas para las clases trabajadoras. Tras la elaboración de un expediente para la venta de solares, los adquirió un particular en nombre de la “Sociedad de Obreros Cordobeses La Caridad”, continuando en esta misma línea el Conde de Torres Cabre-

ra (1898), lo que hacía presagiar un futuro halagüeño, pues no en vano Torres Cabrera era el jefe del partido conservador y, como tal, persona influyente; y sin embargo, sin que aparezcan claras las razones, la sociedad acabó disuelta y los terrenos adjudicados debieron ser devueltos al Ayuntamiento en 1922.

A nadie se le escapa que este repentino interés por la construcción de viviendas obreras tiene estrecha relación con el crecimiento demográfico, producto, en buena parte, de la llegada de inmigrantes provincianos a la capital, situación que había provocado unas circunstancias de precariedad alarmantes (GARCÍA, 1883; GONZÁLEZ Y MARTÍNEZ, 1890). Más población, residiendo en viviendas míseras e insalubres, sin reformas higiénicas verdaderamente importantes; una masa obrera mal alimentada, en un ambiente urbano de suciedad y aires pestilentes, significa un hacinamiento mucho mayor en esta zona y, en definitiva, una pérdida de calidad de vida y mayores riesgos sanitarios. Se entiende así este interés por las viviendas obreras y el auge de las preocupaciones higienistas en una España en la que la escasez de viviendas para obreros había adquirido dimensiones desconocidas (ISAC, 431-422). Y en esta situación permanecerá Córdoba hasta la Ley de Casas Baratas de 1911.

Pero volvamos a nuestra línea argumental, en la que veníamos destacando la iniciativa vecinal como factor copromotor de reformas y mejoras. Este modo de promoción de la mejora y dignificación de los espacios en la zona que consideramos, se hará clarísima realidad en un tema en que eran interesados y necesarios colaboradores la administración municipal y el vecindario de este sector de la ciudad. Para ambos resultaba de importancia económica y social grande la dignificación y el aumento del atractivo de la Feria de la Fuensanta, cuyo marco de celebración era precisamente éste que ahora consideramos. Con este objetivo ya se había actuado con trabajos de explanación del llamado Campo Madre de Dios (1859), y sobre esta base y persiguiendo la promoción económica del lugar, los vecinos del mencionado Campo y Carrera de la Fuensanta, aportaron sus propios fondos para, en colaboración con el Ayuntamiento, mejorar y dignificar este espacio.

Entre estos trabajos de colaboración en 1865 se plantaron 500 acacias en las márgenes del Arroyo de la Fuensanta que, además de amenizar aquel espacio, propiciaron y promovieron el aumento de las visitas al Santuario. Y en esta misma línea de dignificación del paraje, hacia 1895

se planteó la posibilidad de urbanizar y edificar en el Campo Madre de Dios, para lo cual el Ayuntamiento habilitó terrenos que, por su carácter de zona marginal, no interesaban mucho como objeto de negocio a la más próspera burguesía. El proyecto quedó aprobado en 1895, se procedió al desmante, pero la urbanización no llegó nunca materializarse.

## **5.2.- La Ronda Sur: inundaciones y nuevas intervenciones en la Ribera**

Como se recordará, la construcción del malecón de la Ribera con la consiguiente transformación de la ronda meridional en Carretera Madrid-Cádiz quedó ultimada hasta la Cruz del Rastro, entrando desde entonces en un letargo e inmovilismo prácticamente total,

Pero el problema de las crecidas del Guadalquivir y consecuentes inundaciones volvieron a hacerse realidad en el año de 1876, año que, además, las malas cosechas hicieron aparecer el paro y el hambre. En tales condiciones la necesidad de reanudar las obras del Murallón de la Ribera pasó a ser no sólo una cuestión de obra pública, sino también un tema de carácter social.

Las autoridades locales (Marqués del Boil) se movilizaron y, coordinadas con las fuerzas parlamentarias (Duque de Hornachuelos y el diputado Antonio Barroso), lograron el apoyo del gobierno central, que se hizo cargo del coste de las obras, iniciadas en 1891 y terminadas en 1905.

Pero este nuevo tramo del “Murallón” tenía algunos rasgos que en cierto modo le convertían en una obra peculiar y excepcional: en este sector se encontraba la Puerta del Puente, monumento que le hace a uno imaginar un cierto trato conservacionista. Nada más lejos de la realidad: la Puerta del Puente despertaba más indiferencia que admiración y, con ilustres excepciones (Tejón y Marín, Álvarez de los Ángeles, de Borja Pavón, E. Romero de Torres y S. Muñoz Pérez), no había una opinión clara de que mereciera la pena conservarla. La restauración era compleja y costosa, pues exigía derribar las casas contiguas y posteriores. Salvado finalmente de la piqueta el monumento, para embellecer el Paseo se acometió una nueva alineación en la que, además, se incluyó la apertura en 1891 de una calle que comunicaba la Plaza del Potro con el Paseo de la Ribera.



Por último mencionemos que en la zona de conexión de Ronda de los Mártires con el Paseo de la Ribera, a la altura del Molino de Martos, para compensar la demolición del exconvento, se construyó un sencillo monumento, diseño de Nolasco Meléndez, cuyas obras concluyeron en 1881.

En este mismo sector ribereño, aunque en la margen opuesta, dadas las frecuentes inundaciones que se venían padeciendo en el barrio extramuros del Espíritu Santo (Campo de la Verdad), se proyectó una solución en cierto modo similar a la del “Murallón” de la margen derecha, proyecto que no llegó nunca a realizarse, pues no alcanzó la financiación imprescindible por parte del gobierno central. El pretendido murallón en la margen izquierda quedó reducido, por ahora, a una protección de vegetación de ribera (mimbres y taray) para dar cohesión y resistencia a las laderas del cauce fluvial.

### **5.3.- Actuaciones en la Ronda Occidental: avanzando hacia la comunicación entre Puerta de Sevilla y Ferrocarril**

Otro espacio con trato preferente fue la Ronda Occidental; de la importancia y significado de esta nueva intervención da buena idea el hecho de que, resultado de estas actuaciones y otras posteriores, será el establecimiento de una vía de acceso a la ciudad, que se extenderá desde la Puerta de Sevilla al mismísimo ferrocarril, operación que culminará cuando en el siglo XX la construcción de un nuevo puente permita salvar el Guadalquivir uniendo las terrazas de las márgenes izquierda y derecha.

Pero no adelantemos acontecimientos; recordemos cómo ya reseñamos la revalorización de los terrenos del “Campo de la Victoria” merced a las actuaciones de adecentamiento y allanamiento, planteándose incluso la apertura de una nueva puerta (la de “la Trinidad”) para facilitar la comunicabilidad con el casco histórico.

Desde esta situación debemos ahora continuar nuestra observación de los hechos ocurridos en los espacios comprendidos entre “La Trinidad” y los terrenos situados más al sur. Y lo que ocurre no es anodino, pues en la misma dirección de dignificar los espacios contiguos al recinto amurallado, en pro de un recinto ferial adaptado a las necesidades de la “Feria de la Salud”, donde el aumento del trasiego comercial era cada vez mayor, fue aumentando continuamente la superficie destinada a espacios feriales.

Llama la atención la potencia comercial de este mercado, hasta el punto de que, para aumentar la superficie dedicada a estos fines y mejorar los lugares donde se celebraban, se manejó, ni más ni menos, que la demolición de Puerta de Almodóvar (1882), sin que ninguna voz se alzase en contra.

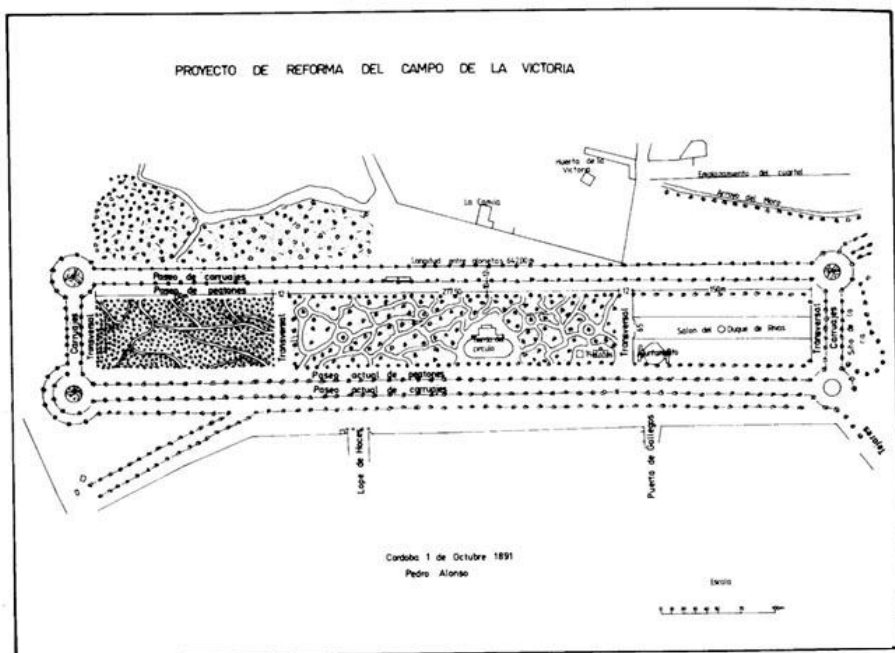
El azar (y sólo el azar) quiso que otra circunstancia menor (variar la posición de un depósito de agua allí existente) obligara a posponer el proyecto, paralizando lo que se consideraba ya como un hecho irreversible. Ello no impidió, sin embargo, la demolición de cuatro torreones que quedaban entre Puerta de Almodóvar y la esquina de Ronda de Tejares. Al mismo tiempo, ante el antiestético aspecto que ofrecía el lienzo de muralla, completamente lleno de vanos, portillos y ventanales que comunicaban el interior de la ciudad clásica con los extramuros, se actuó en el sentido de intentar dignificar este paño de muralla, donde se habían ido abriendo huecos, postigos y vanos de manera indiscriminada. El objetivo de los propietarios era claro: romper la cerrazón del muro romano-medieval y comunicar visualmente y “de facto” intramuros y extramuros. De hecho el lienzo de muralla occidental prácticamente había desaparecido víctima del gran número de vanos autorizados para comunicar, desde intramuros, directamente con el Paseo de la Victoria.

La situación llegó a ser tan crítica que obligó a paralizar la concesión de nuevas licencias, al tiempo que aconsejó una alineación entre la esquina de Cristóbal Colón (Tejares) y la Puerta de Almodóvar. Con este mismo afán de embellecer este sector, en 1898 y usando la alineación antes reseñada, se llegaron a proyectar terrazas con pequeños jardines adosados a las fachadas de las casas que habían resultado después de la alineación; otra manifestación del interés en dar a este tramo de ronda aires modernos, con homogeneidad estética y calidad constructiva. La escasa colaboración de los propietarios llevará al abandono del proyecto.

A veces no se trata sólo de obstáculos frente a los proyectos, sino que encontramos actuaciones rotundamente negativas y contradictorias con todo lo que, en aras de “la modernización” e “higienización,” de Córdoba se lleva un siglo predicando. Nos referimos ahora al paso atrás que supuso el desmonte de los Jardines Altos de la Victoria. Comerciantes y feriantes exigían cada vez más espacio, al tiempo que el Gobierno Militar pedía un lugar amplio para sus maniobras. Ambos factores propiciaron el arranque de los 269 árboles que allí habían sido plantados, dando al traste

por completo con los Jardines “tipo salón” de que en su momento hablamos, quedando convertidos aquellos Jardines Altos de la Victoria en una extensa y polvorienta explanada.

Se entiende así que, en los últimos años del siglo XIX, el ambiente ciudadano fuese de desagrado y descontento por el paso atrás que se ha observado en lo que se refiere a las zonas verdes de que disfrutaba la ciudad; el estado de los Jardines de la Agricultura era de un descuido manifiesto, y la antigua arboleda, foco de sombras y frescor, había sido sustituida por unas polvaredas que, en cuanto se levantaba viento (sobre todo en verano), llenaba prácticamente toda la ciudad. Y se comprende también que a la llegada a la alcaldía de Juan Tejón y Marín (1891), una de sus primeras decisiones fue la de encargar un nuevo proyecto de Jardín para la Victoria.



El proyecto de Pedro Alonso intentó recuperar este espacio en los llamados “Jardines del Duque de Rivas”. Con cuatro rotondas y dos nuevos paseos de carruajes y peatones, el sector más meridional se destinó a una alameda con sombras para el ganado en los días de feria. En el espacio

central se ubicarían unos “jardines a la inglesa”, con estatuas, candelabros y asientos, donde se reservó un espacio para “la tienda” del Círculo de la Amistad y otra para “la tienda” del Ayuntamiento. En el sector norte, se ubicaban los Jardines del Duque de Rivas, cuyo monumento, obra de D. Mariano Benlliure, se realizó en el año 1925 por iniciativa del alcalde D. José Cruz Conde. Finalmente, en el espacio dedicado al “Salón” del Duque de Rivas, se optó por una fórmula paisajista (opuesta a la perfecta simetría y rigurosa geometría del jardín francés), con bosque de densa y aparentemente desordenada arboleda.

Que estas actuaciones revivieron y recuperaron el aspecto urbano y la calidad ambiental de este sector de la ciudad, nadie lo duda; pero la recuperación del vigor de esta ronda occidental no finaliza con la recuperación de los jardines. A la vez y de modo paulatino se viven situaciones que terminarán reforzando el carácter estratégico de este sector e, incluso, a la larga, creando una especie de zona residencial de clases medias (Avenida Medina Azahara y Ciudad Jardín) que resultará fundamental en la segunda mitad del siglo XX.

Para que esto fuera posible, muy importantes fueron también las construcciones de dos cuarteles militares, lo cual se anhelaba en la ciudad en cuanto que se le reconocía como un revulsivo económico y una fuente de prosperidad para la ciudadanía. Se trata de los Cuarteles de “la Victoria” y “San Rafael”, ambos próximos y conectados con los Jardines del Duque de Rivas. Creados por Reales Ordenes de 1889 y 1892, ambos contribuyeron a la valorización de estos espacios y actuaron como impulsores de la urbanización de este sector de la ciudad que hoy es la Avda. de Medina Azahara.

#### **5.4.- Actuaciones en la Ronda Septentrional y ordenación de los espacios inmediatos**

Cuando en las primeras páginas de este trabajo consideramos la ronda septentrional, lo hicimos como continuación del sector contiguo de la ronda occidental; es decir: lo que venimos “trabajando” como los Campos, Jardines o Paseo de la Victoria. Y ello fue así porque nuestro punto de partida y primera referencia consideraba como una unidad de actuación desde “Gallegos” hasta “Osario”.

La evolución y el protagonismo urbano que la ronda septentrional fue adquiriendo desde entonces no permite (bien al contrario, desaconseja) seguir con ese análisis conjunto de la “ronda noroccidental”. Y ello porque la que fuera “línea de muralla septentrional” (la de “Tejares”) fue adquiriendo una significación social y económica posiblemente no comparable con ninguna otra de la ciudad. Y como telón de fondo y escenario que lo explica y justifica todo, el Ferrocarril.

Pues bien, refiriéndonos ahora exclusivamente a la Ronda Septentrional, allí se dan la mano dos tipos de actuaciones complementarias. Por una parte continúa la labor de facilitar la comunicación interior en un callejero que sigue siendo endiabladamente irregular; de ello es buen ejemplo la apertura del callejón que facilita el acceso desde Puerta de Gallegos a Ronda de Tejares. Pero además, por otra parte, hay que considerar la verdadera euforia renovadora que se está viviendo en el tramo de la ronda entre Puerta de Osario y Paseo de la Victoria.

Su alineación quedó aprobada en 1880, y el afán e ilusión del vecindario por revestir este tramo de ronda con las mejores galas hizo desaparecer pronto los restos de la vieja muralla (vestigio del pasado), al tiempo que se siguió propiciando la comunicación con el interior del viejo callejero medieval, concretamente con el barrio de “Trascastillo”, lo que se alcanzó con la prolongación de la calle Caño hasta la misma ronda y abriendo una nueva calle que enlazara con la Plaza del Prior.

### **5.5.- El proyecto de “Ensanche” de Córdoba: la “Prolongación de Gran Capitán”**

Después de que el Paseo del Gran Capitán dejase perfectamente trazada una comunicación directa entre San Nicolás y la línea norte de la muralla (la de “los Tejares”), el proyecto que podemos considerar más significativo para la ciudad de Córdoba y la modernización de su trazado urbano, será el intento de realizar un “Ensanche” en esta zona de la ciudad, la ubicada al norte de la que fuera línea de murallas de “Tejares”: nos referimos a la llamada “Prolongación de Gran Capitán” que, de acuerdo con los postulados decimonónicos, supondría la incorporación de Córdoba a la auténtica modernidad.

Para que ello fuese posible el proyecto de “Prolongación” fue aprobado en 1882, concibiendo dicho espacio al modo de un “Ensanche”. Pero

tal intento no dejó de ser un simple planteamiento teórico; los estudios y el análisis riguroso y minucioso que nos legara GARCIA VERDUGO (1986 y 1992) dejaron claro que Córdoba careció de algunos de los elementos fundamentales y básicos para que, desde una perspectiva urbanística, una ampliación más o menos programada del espacio urbano pudiera considerarse como un auténtico “Ensanche”.

En el caso de Córdoba faltaron elementos básicos como el excedente demográfico que obligara a urbanizar este extrarradio, al tiempo que se detecta escasa significación económica y social de la burguesía cordobesa, que es siempre el motor impulsor de los “Ensanches”. Además la ocupación de la zona no se hizo hasta el primer tercio del siglo XX (muy tardía, por tanto), y se realizó además sin seguir los postulados y procedimientos legales de los ensanches.

Considerando todas estas circunstancias puede afirmarse que el teórico “Ensanche” cordobés, la llamada “Prolongación de Gran Capitán”, quedó en realidad en una mera transformación de suelo rústico en urbano; deberíamos hablar por tanto de simples parcelaciones particulares; y todo ello con algunos de los caracteres formales de los “Ensanches”: calles rectas, amplias, con plano ortogonal, calidad ambiental y constructiva, zona residencial de clases altas, etc.

## **5.6.- Proyectos de sucesivas intervenciones en el Campo de la Merced**

El interés que el Campo de la Merced había despertado como posible escenario de reformas urbanas importantes ha quedado ya de manifiesto en páginas precedentes, habiendo sido objeto de proyectos sucesivos del más diverso tenor pero que no llegaron a materializarse.

A finales del siglo XIX este interés se reanuda y recupera, pues en la medida en que la ciudad ha ido evolucionando su potencialidad urbana resulta cada vez más notable; a nadie escapaba la situación privilegiada de este Campo de la Merced, sus más que notables dimensiones y la amplia gama de posibilidades que ofrecía, desde el anhelo del vecindario de convertir aquel terreno en un magnífico jardín a su uso para otros intereses inmobiliarios. Sin embargo, los Campos de la Merced llevaban ya décadas sin que se hubiera afrontado un proyecto concreto y sólido.

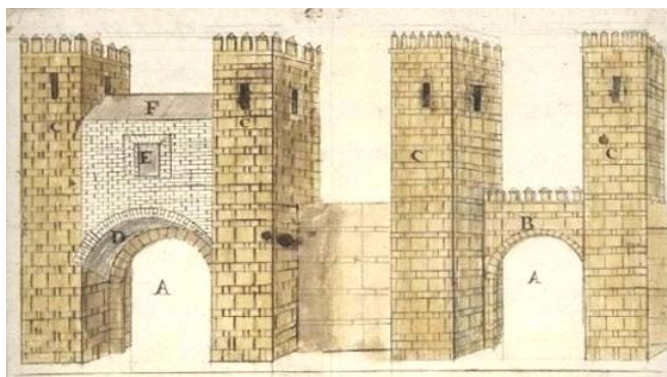


En esta situación se va a producir la visita del Monarca a Córdoba (1877), estando previsto que su alojamiento se produjese en el Palacio de Torres Cabrera. Para mejorar las comunicaciones y el acceso a esta residencia regia, la ocasión resultó propicia para intervenir en el viario callejero cercano, prolongando la calle del Silencio, que pasó a llamarse de Torres-Cabrera, y que dotaba al barrio de San Miguel de una nueva y espaciosa vía de entrada. Ello (la mejora de la comunicabilidad) hizo aumentar el interés por aquella explanada de la Merced, en la que se habían realizado muy leves mejoras de jardinería y ornato, aunque sin llegar a cambiar el aspecto de un campo prácticamente estéril.

El deseo ciudadano de dedicar la Merced a zona ajardinada sigue latente, apareciendo en los informes y dictámenes que se redactan sobre este lugar, recuperando incluso viejos proyectos como el que se barajó en 1867 que pretendía hacer compatible la construcción de cinco manzanas de casas dejando en su centro un jardín. Los promotores por supuesto aspiraban a que se les cediesen los terrenos de modo gratuito. De nuevo, por tanto, se repite la historia del Campo de la Merced, con un verdadero rosario de proyectos que luego quedaban en nada.

Llegamos así a 1892, momento en que se prepara un nuevo plan de urbanización elaborado por el arquitecto municipal D. Pedro Alonso. De su proyecto resultaban 28 solares en torno a un espacio ajardinado que estaría presidido por una estatua de Cristóbal Colón (que no llegó a realizarse).

El proyecto quedó aprobado en 1893, estipulándose, para garantizar la realización total del proyecto, que la subasta debía celebrarse conjuntamente sobre todos los solares. Al no haber ningún postor, se retoma la idea de dedicar a Jardín el espacio en su totalidad, quedando por tanto de nuevo paralizada cualquier reforma importante. Pero esta realización no se abordará hasta 1905, precisamente el año en que, después de una historia un tanto confusa de cesiones a los ermitaños del “Desierto de Belén” (1831), reformas desafortunadas e intentos fracasados de recuperación, otra de las puertas históricas de la ciudad (la de Osario) sucumbió también a la piqueta, con el aplauso general del vecindario y la única oposición significativa de D. Teodomiro Ramírez de Arellano.



### 5.7.- Evolución urbana del barrio del Matadero y de las Ollerías

Muy próximos al Campo de la Merced se encontraban los mataderos, función que se había venido desarrollando en este lugar hasta que este servicio fue trasladado al Campo de San Antón. El traslado significó, en primer lugar, que la zona a la que nos referimos gana en calidad ambiental y, por otra parte, que creció su interés económico como posible zona de desarrollo de actividades constructivas para los más diversos fines.

La actividad constructiva aumentó, mejorando la calidad del caserío; pero también existen iniciativas para dedicar aquel suelo a otras actividades no solo residenciales. Destacan en este sentido las reformas emprendidas por José Morales de los Ríos, que proyecta la construcción de un gran centro comercial al estilo anglosajón, lo que inmediatamente propició la correspondiente alineación.



Esta ampliación de los usos urbanos del barrio no era en realidad totalmente nueva, pues ya el entorno de la Malmuerta y Ollerías venía desarrollándose una actividad industrial basada en la metalurgia y construcción de maquinaria. La actividad y trasiego que provocaban estas actividades industriales debían ser relativamente intensas puesto que, alegando el obstáculo que suponía para el tránsito la escalera de la Torre de la Malmuerta, en 1884 se solicitó la demolición del monumento. No llegó a

producirse, pero la torre entró en una fase de deterioro intenso y el Ayuntamiento acordó la demolición de la escalera, por cuanto estrechaba el espacio de paso contiguo (ORTI BELMONTE, 1957).

Estos hechos, sintomáticos de una cierta expansión industrial, actuarán como agentes modeladores de esta zona de la ciudad. En este sentido, la alineación practicada para facilitar la actividad industrial de la fundición de hierro de la empresa “Portilla White y Cia”, acabará propiciando el derribo (1883) de las Puertas del “Colodro” y de “la Misericordia”, ambas en el extremo noreste de la muralla. Los derribos, a la vez, despiertan el anhelo ciudadano de mejoras en el Camino de las Ollerías, cuya alineación debió esperar a 1887, siguiendo el proyecto del arquitecto D. Pedro Alonso.

### **5.8.- Evolución de la ronda oriental y actuaciones significativas: el Cuartel de Caballería y la reordenación de la Plaza de los Padres de Gracia**

Como es sabido, allí donde terminaban las zonas construidas de las Ollerías, justo al final del Muro de la Misericordia, el cerco amurallado daba un quiebro brusco, reorientando su trazado en sentido norte-sur. Se accedía así a la “Ronda del Marrubial” y a los terrenos conocidos como “El Ejido”. Y recordemos que este sector oriental, el que se extendía por la zona extramuros a la ciudad antigua en el Campo de los Mártires, San Antón y aledaños, ya había sido reconocido como uno de los espacios que menos reformas urbanas había recibido. Renunciando a recordar las vicisitudes por las que pasó esa zona, enfoquemos ahora nuestra atención en la parte de este flanco de la muralla ubicado más al norte, donde se encontraba este llamado “Ejido” y la llamada “Ronda del Marrubial”.

En este lugar, el hecho más llamativo y decisivo será la construcción en una parte de ese Ejido de un Cuartel de Caballería (1878), lo que inducirá a una reforma prácticamente completa entre el tramo de “la Fuensantilla” y la “Puerta de Plasencia”, incluyendo la destrucción y demolición de esta última, cuyos materiales se usarán para el mencionado cuartel.

En lo que se refiere al Cuartel de Caballería, ya quedó reseñado anteriormente el concepto positivo que se tenía entonces de la presencia de acuartelamientos en las ciudades, considerados de manera clara como dinamizadores de la economía local. Así se entiende el ofrecimiento de la

Diputación al Gobierno y la colaboración del Ayuntamiento en el proyecto, donando terrenos para ello.

Aceptado por el Gobierno el ofrecimiento en 1877, el propio Rey Alfonso XII colocó la primera piedra del edificio, empezando las obras al año siguiente. Terminadas las mismas (1884), nuevas necesidades y urgencias surgen; en concreto se hace manifiesta la necesidad de arreglar y adecentar inmediatamente el camino de ronda respectivo; y a su vez esto lleva a la demanda ciudadana de mejora y reforma de la Plaza de los Olmos (Padres de Gracia), donde se reclama un paseo con arboleda.

Dos años tardó el Ayuntamiento en atender esta exigencia, optando entre las diversas opciones presentadas por una de las de D. Amadeo Rodríguez: se construía una rampa de acceso a la Iglesia, se mantenía la planta rectangular de la plaza (con una fuente en el centro), pero con una rotonda central diseñada por D. Pedro Alonso. Con la finalización de la reforma de la plaza (1887) y con los elementos vegetales introducidos en el entorno del nuevo cuartel, puede afirmarse que prácticamente el sistema de rondas de circunvalación de Córdoba quedaba formalmente conformado.

## **6.- LOS AÑOS FINALES DEL SIGLO XX: LA CONFORMACIÓN DE UN NUEVO CENTRO URBANO**

Hemos visto cómo, a lo largo del siglo XIX, la vieja ciudad medieval se fue transformando, aunque sin perder las esencias más básicas y elementales de su trama urbana. En general esta transformación se realiza en la dirección de regularizar en lo posible el trazado del viario para hacer más transitable el interior y más accesible el viejo casco, abriendo nuevas puertas y vanos en la muralla y, siempre que fue preciso, demoliendo los obstáculos que el cerco defensivo ofrecía.

Esta política urbana facilitó la comunicabilidad de la ciudad y, con ello, propició una moderada reactivación económica que de otro modo no hubiera existido; pero no es menos cierto que los centros de acción y decisión económicos seguían siendo los mismos y habían evolucionado muy poco. El comercio era escasamente dinámico, la industria titubeante, el artesanado anticuado y disperso...; y, en definitiva, la imagen provinciana (BAROJA, 2013) que tanto preocupaba se debía en buena medida a que la modestia económica de la ciudad le hacía carecer de un área cen-

tral de negocios, un centro de decisiones financieras (a modo de *central business district* o *downtown*), un espacio urbano bien localizado e identificado con auténtica vocación de dirección de la actividad económica. En este contexto (siempre con la modestia económica de Córdoba) irán encaminados los cambios y transformaciones urbanas de finales del siglo XIX y principios del XX.

Por descontado que lo que en los párrafos que siguen presentaremos será sólo el inicio del proceso, y que éste se hará teniendo como eje fundamental una modernización del viejo y arcaico comercio que sobrevivía en el entorno de la Corredera y callejas aledañas. Pero ese moderno comercio propiciará una nueva centralidad urbana que, pasando por Tendillas, Tejares, Cruz Conde y Prolongación de Gran Capitán, acabará modificando radicalmente tanto el aspecto exterior como las actividades del que se convertirá en ese modestísimo *central business district* del que hablábamos antes.

Para que todo ello sea posible serán necesarias actuaciones e intervenciones urbanas que tienen su punto de partida justo en la zona límite del antiguo centro económico-comercial; la Corredera.

### **6.1.- Continuidad de la política de alineaciones y otras actuaciones parciales**

Si de los párrafos anteriores se deduce un lógico aumento del trasiego de personas y mercancías; si ello ocurre en un trazado urbano prácticamente medieval, en el que las casas y otros elementos construidos sufren el deterioro lógico del efecto del tiempo, a nadie podrá extrañar que aquella Córdoba no era precisamente el escenario ideal para el auge de cualquier actividad económica. Y del mismo modo, tampoco el medio ambiente urbano era el más atractivo, ameno y saludable para la población.

Las actuaciones e intervenciones, en estas circunstancias, se hacen imprescindibles en muchos lugares, entre la que procede destacar la construcción de la Plaza de las Dueñas, en cuyo antiguo convento (suprimido en 1868) había quedado una zona que se encontraba en la más patente ruina. Ello condujo a la propuesta de demolición de la zona más precaria y su sustitución por una plaza ajardinada en un solar con un trazado irregular. Sin entrar en los detalles de los avatares por los que pasó este espacio y el edificio del antiguo convento de las Dueñas (adquirido por un

particular), el resultado final será la construcción de la Plaza-Jardín de las Dueñas (hoy Cardenal Toledo) (LINARES ROJAS, 1946; MOLINA, 1962). Pero tanto como la aparición de este pequeño pulmón verde nos interesa que dicha operación llevó implícita la necesidad de otras actuaciones regularizadoras del trazado urbano, tales como un conjunto de alineaciones en el entorno, entre las que se debe mencionar la calle del Císter, Panadería (Carbonell y Morand) y Ramírez de las Casas-Deza.

## **6.2.- proyectando unas nuevas Casas Consistoriales: consecuencias urbanas**

Entre todas las actuaciones e intervenciones urbanas que estamos considerando, quizá el proyecto más ambicioso fue el de dotar a Córdoba de unas Casas Consistoriales dignas, de un edificio acorde con los nuevos tiempos que sustituyese con calidad y categoría arquitectónica el viejo Ayuntamiento de la calle de los Marmolejos que, además de obsoleto, ofrecía unas carencias de espacio que provocaban un verdadero hacinamiento en los servicios municipales.

La tradición secular de los anteriores edificios capitulares no dejaba dudas de la ubicación en que dicho nuevo ayuntamiento debería situarse. Por otra parte, la centralidad comercial que durante siglos habían ostentado la calle de San Fernando y las del entorno de la Corredera, apoyaba y reforzaba esta ubicación próxima a la Plaza del Salvador. La localización en el contexto urbano de la ciudad estaba clara, aunque a la hora de elegir un predio concreto se barajaron distintas opciones:

- a. La casa-palacio de los Duques de Almodóvar del Valle, situada en la calle del Liceo, pero que su compraventa ya estaba comprometida para otro edificio oficial: la Diputación.
- b. La casa del Marqués de Cabriñana, situada en la calle del Arco Real, o del Recreo. (actual María Cristina)
- c. La casa-palacio del Duque de Hornachuelos, también en la misma calle del Arco Real. Esta última contaba con la ventaja de que lindaba con el viejo edificio consistorial, razón de suficiente entidad como para que resultase la opción preferente, pues ya se vislumbraba una comunicación sencilla y poco costosa entre ambos predios.

La opción elegida fue esta última. Con dos edificios contiguos, situados en el centro neurálgico de la Córdoba administrativa y comercial clásica, pronto surgió otro aliciente, la idea de una posible operación complementaria: la apertura de una nueva calle que, partiendo de la propia calle del Ayuntamiento, desembocase en la del Arco Real (1878).

Es importante considerar que, a estas alturas, en el entorno de “Las Tendillas” y calle de Gondomar, está funcionando ya otro centro comercial que compite en modernidad con el viejo núcleo de “El Salvador”, con lo cual la construcción de esta nueva calle entre Ayuntamiento y “Arco Real” no hacía sino apoyar la tendencia a ascender la rampa hacia la planicie de Las Tendillas, rampa iniciada ya en la Cuesta de Luján (GARCÍA PRIETO, 1957). Estamos contemplando la génesis y el nacimiento del que será el primer tramo de la “calle Nueva”, un eje económico y social que vinculará el centro clásico y tradicional con el más moderno que se está abriendo en torno a Gondomar.

Volviendo al nuevo Ayuntamiento (1880-1903) el proyecto de éste le fue encomendado a D. Rafael de Luque Lubián, procediéndose inmediatamente a abrir ese primer tramo de la llamada popularmente como “calle Nueva” y rebautizada después como de “Claudio Marcelo”, en honor y gloria del Cónsul (212-148 a. C.) que se consideraba fundador de la ciudad.

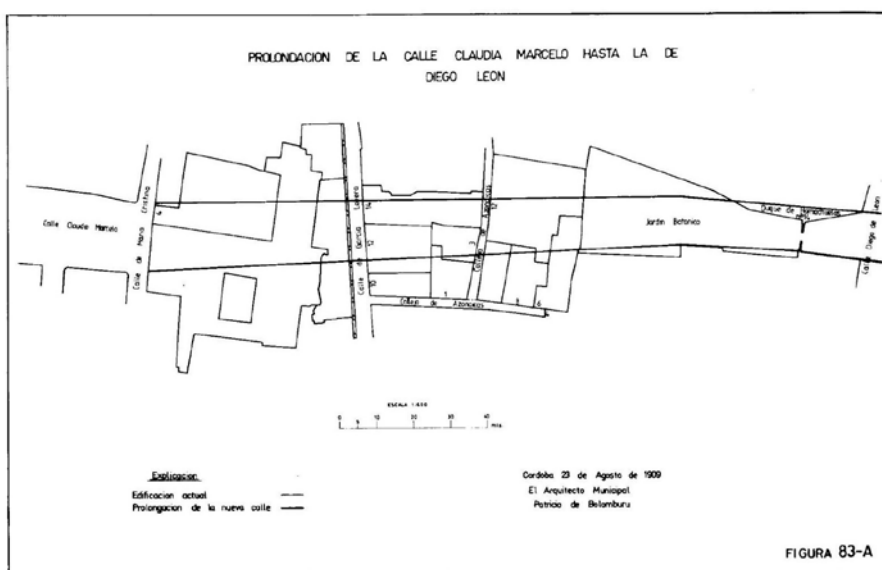
El éxito de tal iniciativa fue extraordinario, resultando con una acogida popular, económica (sobre todo comercial) y un aprecio social verdaderamente insólitos. Este primer tramo de Claudio Marcelo se convirtió “de facto” y en tiempo record en el signo y la materialización de la modernidad cordobesa frente a lo vetusto y caduco de la Córdoba medieval; tanto es así que la prolongación de Claudio Marcelo abriendo un segundo sector se convirtió en un verdadero anhelo ciudadano.

De manera inmediata pareciera como si lo viejo y arcaico quedase a un lado de la calle Capitulares (la parte contigua a la Corredera), y lo moderno quedase al otro lado de la línea que marcaba la propia calle Capitulares y San Pablo. Pareciese como si la modernidad ascendiese por las laderas de la colina que desde “las Esparterías” va abriéndose paso en dirección a lo que ya se vislumbra como el nuevo centro urbano: “las Tendillas”. Todo ello en un contexto ideológico liberal profundamente convencido de que estas reformas urbanas propiciarán el desarrollo económico de la ciudad. Pronto se entendió la importancia de la nueva

artería, pues la prolongación de Claudio Marcelo, supondría conectar directamente y mediante una arteria rectilínea la antigua Ciudad Alta con la Ciudad Baja.

Pero la operación no era ni mucho menos fácil, pues eran varios y diversos los obstáculos; en concreto la ejecución del proyecto afectaría a la calle del Arco Real, a la calle Azonaicas, y García Lovera. El proyecto se aprobó en 1909, constando que el proceso expropiatorio fue fluido y sin obstáculos, pues los propietarios, eran consciente de la revalorización que aquellos terrenos iban a cobrar.

Un obstáculo especial lo suponía el Jardín Botánico del Instituto Provincial. La intervención del Diputado Antonio Barroso y la actitud positiva del Ministro Julio Burell, hicieron posible la ampliación de la calle por este lugar.

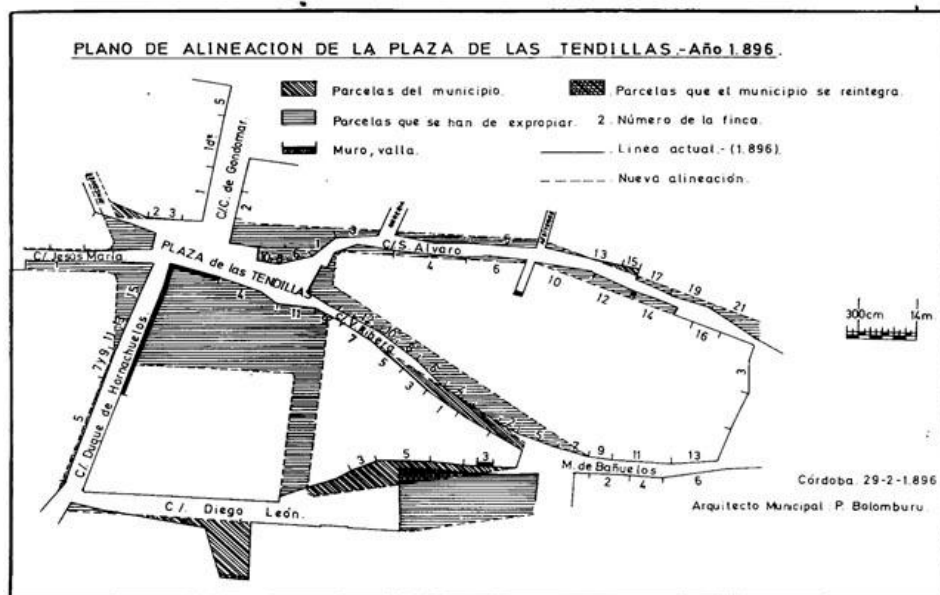


En 1911 se procede a variar la rasante y en 1914 sólo queda por terminar el acerado. Esta moderna artería, que podría considerarse como el conato de "Gran Vía" en Córdoba, inmediatamente se llenó de elegantes edificios, ornamentados con la estética modernista y regionalista, convirtiéndose en uno de los más apreciados ejes burgueses de la ciudad (VILLAR MOVELLÁN, 1986).

Este éxito obligó a intervenir en las arterias inmediatas, planteándose actuaciones como las alineaciones de las calles de los Letrados (Conde de Cárdenas) y del Liceo (Alfonso XIII), y la mejora y ensanche de la de Diego de León. El problema es que, en este caso, la operación de alineación y ensanche supuso la desaparición de otro eslabón más del patrimonio cordobés: la casa nobiliaria de los “Mármol de Bañuelos”.

Y todavía nos queda otra pieza clave de esta nueva centralidad que se está creando: la “Plaza de las Tendillas”, que gozaba de una significación especial desde época romana, pero además es que la llamada entonces “Plaza de Cánovas” era nudo de enlace de seis arterias que comunicaban con diferentes barrios: (Gondomar, San Álvaro, Victoriano Rivera, Duque Hornachuelos, Jesús María y Siete Rincones), razón que explica, a pesar de sus escasas dimensiones, un progresivo crecimiento en sus funciones urbanas y la presencia en aquel lugar de algunos de los establecimientos de la Córdoba comercial más clásica, entre ellos el Hotel Suizo.

En este ámbito dos obstáculos fundamentales impedían una verdadera modernización de aquel espacio: el referido Hotel Suizo y el llamado “Solar de la Encomienda”, que fue Convento de Comendadores de la Orden de Calatrava y que cerraba sus muros frente a la Calle Gondomar.



El primer proyecto para la reforma de las Tendillas es de 1895, y en 1908 se decide abrir una calle para comunicar aquel sitio con la calle Diego de León, calle que sería muy corta pero que permitiría regularizar la plaza. Tras desestimar las reclamaciones de los Sres. Putzi, dueños del Solar de la Encomienda, el proyecto fue aprobado definitivamente, procediendo a la expropiación del solar. Todavía, no obstante, quedaba un obstáculo importante: el Hotel Suizo, sobre el que se llegó a un acuerdo y el Ayuntamiento lo compró a los Sres. Putzi.

Será ya en 1925 cuando, en la alcaldía de D. José Cruz Conde, se acometió la reforma de acuerdo con el proyecto del Arquitecto D. Félix Hernández.

Un nuevo centro urbano de Córdoba quedaba ya configurado, si bien precisó de pequeños retoques para facilitar la circulación interna, tales como la alineación de las calles afluentes al Gran Capitán: Conde de Robledo, Góngora y Morería; la continuación de ensanche en Conde de Gondomar y Concepción, la apertura de la calle Duque de Fernán Núñez, etc.

Pero sobre todo, a estas alturas, en la alcaldía de D. José Cruz Conde, se estaba ya diseñando una nueva arteria (la calle Málaga) que comunicaría Tendillas con Ronda de Tejares, facilitando la accesibilidad a la Plaza de Toros y al Ferrocarril.

## 7.- REFERENCIAS

ARANDA DONCEL, Juan (1984): *Historia de Córdoba. La época moderna (1517-1808)*. Córdoba.

ARJONA CASTRO, Antonio (1979): *La población de Córdoba en el siglo XIX. Sanidad y crisis demográfica en la Córdoba decimonónica*. Córdoba.

BAROJA, Pío (2013): *La Feria de los discretos*. Madrid.

CABANÁS CÓRDOBA, Rafael (1963): “Modificaciones recientes del curso del Guadalquivir en las proximidades de Córdoba y obras de defensas a que han dado lugar”. *Estudios Geográficos*, nº 93, pp. 465-474.

- DIARIO DE CÓRDOBA (23.11.1894): “Nuevos senadores. Perfiles. D. Ricardo Martel y Fernández de Córdoba, Conde de Torres Cabrera y del Menado”.
- ESCOBAR CAMACHO, José Manuel (2009): “La Córdoba bajomedieval (siglos XIII-XV): el origen de la ciudad cristiana”. En ESCOBAR CAMACHO, José Manuel (Coord.); LÓPEZ ONTIVEROS, Antonio y RODRÍGUEZ NEILA, Juan Francisco: *La ciudad de Córdoba: origen, consolidación e imagen*. Córdoba, pp. 83-132.
- GARCÍA, Pablo (8 agosto 1883): “Cuatro palabras sobre las condiciones higiénicas de las viviendas de esta población”. *Diario de Córdoba*, Córdoba.
- GARCÍA PRIETO, Manuel (1957): “Tres etapas del comercio cordobés”. *Vida y Comercio*, nº 12, Córdoba.
- GARCÍA VERDUGO, Francisco R. (1986): “Las propuestas de ensanche en la ciudad de Córdoba”. *Estudios Geográficos*, Tomo XLVII, nº 182-183, pp.149-172.
- (1992): *Córdoba, burguesía y urbanismo. Producción y propiedad del suelo urbano: el sector de Gran Capitán, 1859-1936*. Córdoba.
- GARCÍA VERDUGO, Francisco R. y MARTÍN LÓPEZ, Cristina (1994): *Cartografía y fotografía de un siglo de urbanismo en Córdoba. 1851/1958*. Córdoba.
- GONZÁLEZ Y MARTÍNEZ, Norberto (1890): *Memoria de algunas condiciones sanitarias de la ciudad de Córdoba y de las medidas que debe adoptar el municipio en caso de epidemia cólera*. Córdoba.
- LAGUNA RAMÍREZ, María Concepción (1997): *El Guadalquivir y Córdoba en el Antiguo Régimen. Navegación, conflictos sociales y e infraestructura económica*. Córdoba.
- LINARES ROJAS, José (1946): “San Miguel. Plaza y Plazuelas”. *Boletín de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana*, nº 6, Córdoba.
- LÓPEZ ONTIVEROS, Antonio (1973): *Evolución urbana de Córdoba y de los pueblos campesinos*. Córdoba.
- (2001): *Córdoba en la Feria de los discretos de Pío Baroja*. Córdoba.

- MARTÍN LÓPEZ, Cristina (1990): *Córdoba en el siglo XIX. Modernización de una trama histórica*. Córdoba.
- MOLINA, Ricardo (1962): *Córdoba en sus plazas*. Córdoba.
- MONLAU, Pedro Felipe (1841): *¡Abajo las murallas! Memoria sobre las ventajas que reportaría Barcelona y especialmente su industria de la demolición de las murallas que circuyen la ciudad*. Barcelona.
- MONTIS, Ricardo de (1929): “Los barrios de Córdoba”. En *Notas cordobesas*, tomo VII, Córdoba.
- (1989): “La fonda suiza”, en *Notas cordobesas*, Vol. III, pp. 197-202.
- MORENO CUADRO, Fernando (1981): “Aportación al estudio del arquitecto cordobés Rafael de Luque y Lubián (1827-1891)”. *Apotheca*, nº 1, pp. 87-90.
- (1986-87): “Notas para el estudio de los jardines cordobeses”. *IFIGEA*, III y IV. Córdoba.
- MULERO MENDIGORRI, Alfonso (1987): *Distribución de la población en Córdoba: análisis por barrios y grandes sectores urbanos*. Córdoba.
- (1991): *La población de Córdoba y sus barrios. Estructura y distribución recientes*. Córdoba.
- ORTI BELMONTE, Miguel Ángel (1957): “La Torre de la Malmuerta”. *Vida y Comercio*, nº 7, s.p.
- RAMÍREZ DE ARELLANO Y GUTIERREZ, Teodomiro (1976): *Paseos por Córdoba, o sea apuntes para su historia*. Córdoba.
- RAMÍREZ DE LAS CASAS-DEZA, Luis María (1976): *Indicador cordobés. Manual histórico topográfico de la ciudad de Córdoba*. León.
- (1977): *Biografía y memorias especialmente literarias de D. Luis M<sup>a</sup> Ramírez y de las Casas-Deza*. Córdoba.
- ROMERO Y BARROS, Rafael (1898): “Córdoba en el siglo de las luces”, en *Diario de Córdoba* (22 de abril de 1898).
- TORRES-MÁRQUEZ, Martín y NARANJO-RAMÍREZ, José (2012): “El casco histórico de Córdoba y el primer plano de la ciudad: el Plano de los Franceses de 1811”. *Ería*, 88, pp. 129-151.

URTEAGA, Luis (1985): “El pensamiento higienista y la ciudad. La obra de P.F. Monlau (1808-1871)”. En *Urbanismo e Historia en el mundo hispano*. Segundo Simposio. T.I. Madrid, pp. 397-412.

VILLAR MOVELLÁN, Alberto (1986): “Arquitectura cordobesa. Del Neoclásico al postmoderno”. En *Córdoba y su provincia*. Sevilla, vol. III, pp. 349-373.

*Ante esta situación los musulmanes, refugiados en la Madina, desde donde hostigaban continuamente con saetas y piedras a los asaltantes de la Ajarquía, amparados en su nivel superior y protegidos por la muralla y un ancho foso, solicitaron el auxilio de Ibn Hud. Por su parte, los cristianos, que retrocedieron en tres ocasiones, decidieron enviar mensajeros en solicitud de ayuda al monarca Fernando III y a varios caballeros que se encontraban en la frontera, que fueron los primeros en llegar; mientras que el rey lo haría el siete de febrero. A partir de este momento comenzaría un asedio que duraría hasta el mes de junio, momento en que los musulmanes cordobeses, perdida toda esperanza de poder retener la ciudad, la entregaron el 29 de dicho mes mediante pacto a Fernando III, que solo respetaría la vida y libertad de sus habitantes.*

ESCOBAR CAMACHO, José Manuel, “Vivir en la Córdoba bajomedieval (siglos XIII-XV)”, en *De las collaciones bajomedievales cristianas a los barrios actuales*. Córdoba, 2019, pp. 30-31.

