

**Córdoba y el Guadalquivir:
permanencia y flujo**
Cuatro miradas ciudad-río, atravesando el tiempo

*Cordoba and the Guadalquivir:
permanency and flow*
Four visions about city and river, going over the time



Tesis Doctoral

Doctorando: Fernando Osuna Pérez

Directores: José Luis Gómez Ordóñez y Rafael Reinoso Bellido

Institución: Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio.

Universidad de Granada

Programa de doctorado: Urbanismo, Ordenación del Territorio y Medio
Ambiente

Editor: Editorial de la Universidad de Granada
Autor: Fernando Osuna Pérez
D.L.: GR 722-2014
ISBN: 978-84-9028-881-8

El doctorando Fernando Osuna Pérez y los directores de la Tesis Doctoral, José Luis Gómez Ordóñez y Rafael Reinoso Bellido, garantizamos, al firmar esta tesis doctoral, que el trabajo ha sido realizado por el doctorando bajo la dirección de los directores de la tesis y hasta donde nuestro conocimiento alcanza, en la realización del trabajo, se han respetado los derechos de otros autores al ser citados, cuando se han utilizado sus resultados o publicaciones. Granada, a 8 de julio de 2013.

El doctorando,

Los directores,

Fdo: Fernando Osuna Pérez ; Fdo: José Luis Gómez Ordóñez Fdo: Rafael Reinoso Bellido

Dedicatoria

A mi madre y por mi madre. A mi padre.

Agradecimientos

Agradezco a Sandra, Andrés, Celia, Pablo, Ana María, Paco, Paquillo, Laura y Vicenta su inestimable ayuda y compañía, sin la que no hubiera sido posible llevar a fin la presente investigación. También a Bartolomé, Queti, Lola y Eva, del Archivo Municipal de Córdoba; Manuel Zurera, del archivo de la Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba; Juan Manuel Zurita, de la Biblioteca Central de Córdoba y Pedro Escribano, de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, por atender, facilitar, adelantar e implicarse en todo tipo de búsquedas. Finalmente y muy especialmente, a mis directores, por su paciencia y sus sabias aportaciones en el enfoque de las cuatro miradas que aquí se presentan.

**Córdoba y el Guadalquivir:
permanencia y flujo**
Cuatro miradas ciudad-río, atravesando el tiempo

*Cordoba and the Guadalquivir:
permanency and flow*
Four visions about city and river, going over the time

Índice pormenorizado

Introducción	1
Introduction (eng.)	3
Consideraciones	5
Oportunidad de la Tesis	11
Objetivos	13
Metodología y labor investigadora	15
1. La construcción de una imagen	21
A. La recreación cultural del imaginario Ciudad-Río	23
1.1. La representación de la imagen Ciudad-Río	25
1.1.1. La ciudad en su contexto territorial	26
1.1.2. El alzado de la ciudad en su contexto	27
1.1.3. El río como telón de fondo	29
1.1.4. Río calmo, el paso del tiempo	31
1.1.5. Río indómito sobre la ciudad	33
1.1.6. El Río, entre el agua y la tierra	34
1.1.7. El perfil de la ciudad y el río	35
1.1.8. La ciudad desde la orilla	36
1.1.9. Asomarse al río	37
1.1.10. Ciudad puente	38
1.1.11. La ciudad y el río desde la periferia	39
1.1.12. Lo mitológico y la superstición	40
1.1.13. El territorio fluvial como frontera	41
1.2. La esencia de Córdoba	43
1.3. La expresión de lo cotidiano	53
1.3.1. Ganadería, caza y pesca en las riberas, la subsistencia	55
1.3.2. La industria fluvial, molinos	59
1.3.3. El ocio y el recorrido, baño y barcas	62
1.3.4. Ocio, juego, festejos	66
1.3.5. El retrato de lo cotidiano. Fotografía costumbrista y turística	68
B. La construcción urbanística de una imagen Ciudad-Río	71
1.4. La ciudad monumental frente al río indómito	73

1.4.1.	Murallón de San Julián, 1554 (reconstruido en 1776, destruido definitivamente en 1876)	74
1.4.2.	Paseo de la Ribera, s. XVIII-XIX	77
1.4.3.	Proyecto de defensa y encauzamiento del Guadalquivir en Córdoba, 1956	79
1.4.4.	Proyecto de las Obras de remodelación del Río Guadalquivir a su paso por Córdoba, 1997	82
1.5.	Atención del planeamiento a la "cinta fluvial".	83
1.5.1.	Plan General de 1958	84
1.5.2.	Plan General de Ordenación Urbana de 1986	86
1.5.3.	Plan Especial Río Guadalquivir	86
1.5.4.	Plan General de Ordenación Urbana de 2001	90
1.5.5.	Transformación del entorno del río según el planeamiento	92
1.6.	Ideas para el Guadalquivir en Córdoba	95
1.6.1.	Los objetivos del concurso. Bases	96
1.6.2.	Las propuestas presentadas.	97
1.6.3.	Las propuestas premiadas y la interpretación del Jurado.	115
1.7.	Características del límite fluvial	125
1.8.	De la integración a la coexistencia	137
2.	Habitar las riberas	141
A.	Sobre el tiempo	147
2.1.	Ocupación y poblamiento de las riberas	149
B.	Sobre el espacio	163
2.2.	Sistemas de espacios libres y equipamientos en torno al río	165
2.3.	La solemnidad de lo histórico junto al «urbanismo de balcón» en el sector de la Ribera	169
2.3.1.	Casco Histórico en el PGOU del 1986	172
2.3.2.	Casco Histórico en el avance del PGOU de 2001 (1997)	174
2.3.3.	El Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Córdoba y Catálogo de Bienes Protegidos (2001)	176
2.3.4.	Plan Especial Sector Alcázar-Caballerizas.	178
2.3.5.	El Plan Urban-Ribera.	181
2.3.6.	Del urbanismo de balcón al urbanismo de infiltración comunitaria	183
2.4.	Arrabal fracturado o el cuento del Sector Sur	189
2.4.1.	Campo de la Verdad - Miraflores	190
2.4.2.	Fray Albino	197
2.4.3.	Sector Sur	203
2.4.4.	Cordel de Écija	210
2.4.5.	Polígono Guadalquivir	214
2.4.6.	Polígonos industriales de la Torrecilla y Amargacena	217
2.4.7.	El Plan Urban-Sur. (2009)	218
2.4.8.	De arrabal fracturado a Federación de lugares de la Orilla Izquierda	221
2.5.	La cercana lejanía del Sector Este	227
2.5.1.	Arcángel	229

2.5.2.	El Cañero	232
2.5.3.	Fuensanta-Santuario	233
2.5.4.	Polígono industrial del Granadal	234
2.5.5.	El Arenal	236
2.5.6.	De cercana lejanía a mojarse los pies en la orilla	239
2.6.	El urbanismo débil del Sector Oeste	244
2.6.1.	Grandes equipamientos	246
2.6.2.	Operaciones residenciales	249
2.6.3.	Equipamientos deportivos y universitarios	251
2.6.4.	Del urbanismo débil a una densidad solidaria concentra- da hacia el río	258
C.	El río como entorno barrial	263
2.7.	Campos de acción	265
2.8.	Del barrio al río	268
3.	Topología fluvial	273
A.	El plano de la ciudad-río	275
3.1.	Ubicación y articulación territorial	277
3.2.	Confluencia y simbolismo.	280
3.3.	Fragmentación y Control.	286
3.4.	Romanticismo frente a Modernidad aletargada.	288
3.5.	Las ciudades fuera de la ciudad. Los barrios.	293
B.	Estructura topológica del sistema de calles-río	297
3.6.	Cruz Conde - Polígono del Guadalquivir.	304
3.6.1.	Victoria y Avenida de Granada.	306
3.6.2.	Gran Capitán - Mezquita - Fray Albino	308
3.6.3.	Santa Marina - San Andrés	310
3.6.4.	Descenso de la muralla romana	312
3.6.5.	Límite Ajerquía	314
3.6.6.	Ronda de Levante	317
3.6.7.	Rondas de Poniente	319
3.6.8.	Calle Guadalmellato (130m)	323
3.6.9.	Calle ferroviaria (120m)	324
3.6.10.	Decumano republicano, las medinas y los molinos.	326
3.6.11.	Vía Augusta, Camino Real, N-IV (100m)	328
3.6.12.	Variante Sur (100m)	330
4.	Irradiaciones metropolitanas	335
4.1.	El Territorio Guadalquivir.	335
4.2.	La mirada extendida del planeamiento urbano, hacia el territo- rio	339
4.3.	Encuadre de caracterización metropolitana en torno al río	348
4.3.1.	Descripción del encuadre.	351
4.4.	Navegación	354
4.5.	Asentamientos y vialidad	358
4.6.	Cartografía «Las Fundaciones del Territorio»	364
4.7.	La forma de la propiedad	369
4.8.	Regadíos e infraestructuras del agua	375
4.9.	Cartografía «El espacio del agua»	379

4.10. El sistema de cultivos y los usos del suelo	384
4.11. Cartografía «La agrociedad»	388
4.12. Cartografía «Dinámicas de Centralidad»	392
Resúmenes de capítulos	399
La construcción de una imagen	399
Habitar las riberas	400
Topología fluvial	402
Irradiaciones metropolitanas	404
Chapters Summary (eng.)	407
The construction of an image	407
Inhabiting the riverside	409
Fluvial topology	411
Metropolitan radiations	413
Conclusiones	415
Conclusions (eng.)	419
Propuestas	423
Anexos	435
“Apresúrese a ver Córdoba”	436
“Córdoba, una ciudad al borde del pastiche”	440
Veredicto del jurado del Concurso para el Centro de Congresos de Córdoba	442
Presente y Futuro de la Ciudad de Córdoba	443
Memoria del Anteproyecto de Ensanche de Córdoba	460
Planimetría de Córdoba del siglo XIX	481
Planimetría de modernización de la ciudad	482
Planimetría Planes Generales de Ordenación Urbana de Córdoba	487
Evolución de Córdoba y su entorno a través del MTN50	497
Evolución de los Distritos de Córdoba (1956-2009)	503
Actas del Jurado para la deliberación del Concurso de Ideas para el Guadalquivir en Córdoba, 1987	514
Paneles de las propuestas presentadas al Concurso de Ideas para el Guadalquivir en Córdoba	520
Bibliografía	601
Índice de figuras	623
Abreviaturas	625
Índice general	627

Introducción

El presente texto es fruto del interés por el fenómeno de la relación entre ríos y ciudades, que a su vez, debería atribuirse a la ciudadanía *cordobesa* del autor.

Se ha pretendido elaborar un relato sobre Córdoba que, en el tiempo, recorre una larga duración y, en el espacio, se extiende a muy diversas escalas. Que está permanentemente impulsada por la condición fluvial de la ciudad y por la intención de orientar decisiones de planes y proyectos para la ciudad de los próximos años.

Demasiada ambición, es cierto, pero el autor ha seguido el dictado de su vinculación emocional a la ciudad, de su exigencia profunda y también los consejos de sus directores de tesis, que han insistido en que este trabajo, abierto y extendido sobre Córdoba, tuviese la significación de un compromiso del doctorando con el Urbanismo, adquiriendo la destreza y la tenacidad necesarias para sus consiguientes tareas docentes, investigadoras y profesionales: “Que una tesis también construye a su hacedor”¹.

El estudio de la *Córdoba del Guadalquivir*, brinda la posibilidad de profundizar en el conocimiento de este enclave, prestando especial atención a los fenómenos de continuidad y cambio que en estos lugares se producen con el paso del tiempo, como conjunto de oportunidades y actitudes frente a la ciudad y el territorio, que de manera simultánea, pretenden ser identificadas y valoradas. En el caso de *Córdoba*, muchas de esas actitudes y oportunidades, permanecen “bajo tierra”², dignas de ser reinterpretadas y proyectadas hacia el futuro.

El hecho de que Córdoba sea una ciudad de enorme espesor histórico –la ubicación actual, romana, data del s. II a.C.–, cuya estructura y dimensiones principales han permanecido inmóviles durante tan largo periodo de tiempo, junto a un río, el *Guadalquivir*, caracterizado por su variabilidad, trazado rotundo y alimentado por los afluentes que se derraman por sus “dos orillas” –*Sierra Morena* en la *margen derecha* y la *Campiña* en la izquierda– y fertilizan la Vega, hacen de su relación, un objeto de estudio en sí mismo³.

Los conceptos de “permanencia y flujo”, aludidos en el título de esta tesis, hacen referencia a la superposición de las aportaciones de Parménides y su sucesor, Heráclito. El primero, defiende la “vía de la verdad” para definir “lo que es” o “ente”, así como sus atributos: inengendrado, indestructible, homogéneo, inmóvil y perfecto, que el autor asocia a la *Córdoba* perenne, invariable, *ciudad de paso*, ciudad que busca recurrentemente su “volver a ser”. El segundo, defendía el “panta rei” (παντορευει), “todo corre”, “todo fluye”, “no puedes bañarte dos veces en el mismo río”; asociado al *Guadalquivir*,

¹ Frase tantas veces pronunciada por los directores de la Tesis.

² “Es Córdoba una de las ciudades del mundo cuyo subsuelo es históricamente más rico” [...] “es un rosal que tiene al viento la sórdida raíz y da sus rosas bajo tierra.”

El Espectador, Ortega y Gasset (1998).

³ “Las orillas del Betis son las más pobladas; el río puede remontarse navegando hasta una distancia aproximada de mil doscientos estadios, desde el mar hasta Córdoba, e incluso hasta algo más arriba. Las tierras están cultivadas con gran esmero, tanto las ribereñas como las de sus breves islas. Además, para recreo de la vista, la región presenta arboledas y plantaciones de todas clases, admirablemente cuidadas.” (Nota: 1 estadio=174,125 metros)

⁴Córdoba fue Colonia Patricia y capital de la Bética, alcanzando unos 250 mil habitantes. Durante el Califato Omeya, en el s. x, llegó a tener unos 500 mil habitantes. Su extensión llegó a ser superior a la ciudad actual y foco cultural del occidente Mediterráneo.

indómito, variable, erosivo, *paisaje de sí mismo*.

La grandeza⁴ de esta ciudad, sus riquezas naturales y el río como vía de comunicación comercial, conforman el sentido primigenio de esta relación. Así en el epigrama “De se ad patriam” atribuido a Séneca, éste dedicaría las siguientes palabras al carácter de la ciudad en su contexto:

“Yo, en otro tiempo tu gran ciudadano, tu gloria, a una roca
clavado estoy; suelta tu cabellera, Córdoba,
y alégrate de que natura con el océano extremo
te baña: de estas cosas te dolerás más tarde”.
“De él a su patria”, Lucio Anneo Séneca.

Séneca hace referencia a una ciudad pétreo, inmóvil, agraciada con todo tipo de beneficios naturales a su alrededor, en un clima mediterráneo, introducido por el *Guadalquivir* hacia el interior peninsular. Sorprenden las últimas palabras de advertencia; parece como si presintiera que las propias virtudes intrínsecas de la *Córdoba del Guadalquivir*, estuvieran destinadas a ser origen de sus problemas.

De hecho, y, como se verá a lo largo de la Tesis, la larga decadencia de la ciudad, comienza con la desestructuración del *Califato Omeya* y el reparto del territorio, entre los “señores de la guerra” y los poderes religiosos. Posteriormente, el descubrimiento del continente americano, como lugar de abastecimiento infinito de recursos –donde las riquezas béticas pasarán a un segundo plano–, formarán un entramado que influirá determinadamente en la idiosincrasia de esta ciudad.

Desposeída de argumentos sólidos para trazar un nuevo rumbo –reinventarse a sí misma–, junto al peso de su glorioso pasado, se verá abocada al inmovilismo, en beneficio de unas oligarquías que, por lo general, permanecerán muy arraigadas a la posesión de sus tierras y bienes inmuebles, privando a la ciudad de un tejido industrial fuerte y la consecuente modernización de su urbanismo.

Córdoba recupera la senda del crecimiento demográfico a partir del siglo XIX y es en el primer y segundo tercio del siglo XX, cuando su crecimiento poblacional comienza a despuntar, siendo necesaria la rápida obtención de suelos para dar cobijo a la gente que acude, desde el interior de la provincia, a la capital, produciéndose una eclosión periférica, desarraigada de la ciudad central, la cual se sigue sintiendo única, en el interior de sus ya demolidas murallas.

Introduction

This text is the result of the interest of the relation between rivers and city, which in turn should be attributed to the fact that the author is from Córdoba.

An attempt has been made to create a story about Córdoba that covers a long period and extends to very different levels around space. It is permanently driven by the fluvial nature of the city and by the intention of directing decisions on future plans and projects for the city.

It is, truly, an ambitious task. But the author has followed the dictates of emotional attachments to the city, as well as a high level of self-demand, and the thesis directors' advice. They insisted that this open and extended work about Córdoba should have the significance of the commitment of the PhD student with Urban planning, and with acquiring the skills and tenacity needed for his future teaching, researching and professional tasks. «Because a thesis also builds up its maker»⁵.

The study of the Córdoba of the Guadalquivir offers the opportunity to gain in-depth knowledge of this settlement. It pays special attention to the phenomena of permanence and change over time, as a collection of opportunities and attitudes towards the city and the land that intend to be identified and valued at the same time. In Córdoba's case, many of the attitudes and opportunities remain «underground»⁶, worth of being reinterpreted and projected to the future.

Córdoba is a city of vast historic significance whose current location dates from the Roman 2nd century B.C. and whose structure and main size have remained the same for a long period. It sits beside a river, the Guadalquivir, characterized by its course and variability, and fed by all the tributaries that flow over both riversides –Sierra Morena to the right bank and the Countryside to the left. Their relation constitutes an object of study⁷.

The concepts of «permanence and flow» of the title refer to the superposition of the contributions by Parmenides and his successor, Heraclitus. The first defended the «Way of Truth» to define «what- is» or «being», as well as its attributes: non-generated, indestructible, homogeneous, immobile and perfect. The author associates this to perennial, invariable Córdoba; a crossing point, a city that recurrently looks for «being again». The second defended «panta rhei» (παντα ρει): «everything flows», «no man ever steps in the same river twice», associated with wild, changing, erosive Guadalquivir, scenery in itself.

The grandeur⁸ of this city, its natural wealth, and the river as a channel of commercial communication define the original meaning of this relation. In the epigram «De se ad patriam», attributed to Seneca, he dedicated the following words to the nature of the city:

«I was once thy glorious son and great citizen; now
I am as crucified to a rock; unbind your hair, Oh! Córdoba,
And rejoice that nature with the ocean waves
Bathes you: Later let you bemoan my fate».
«De se ad patriam». Lucius Anneus Seneca

It refers to a stony, immobile city with all kinds of natural benefits around it in a Mediterranean climate brought in by the Guadalquivir towards inland. The last warning words are surprising. It seems as if he was anticipating that the intrinsic virtues of Córdoba were destined to be the origin of its problems. In fact, as we will see along the text, the long decline of the city began with the disintegration of the Umayyad Caliphate, and the sharing out of the land among the «warlords» and the religious powers. Later, when the American continent was discovered and proved a place for infinite supply of resources, the Andalusian wealth moved to the

⁵ Often-repeated words by thesis directors.

⁶ «A vast number of people dwell along the Guadalquivir; and you may sail up it almost 1200 stadia from the sea to Corduba, and the places a little higher up. The banks and little islets of this river are cultivated with the greatest diligence. The eye is also delighted with groves and gardens, which in this district are met with in the highest perfection.»

Geography (III,2,3), Strabo

⁷ «Córdoba is one of the cities of the world with the richest historic underground» [...] «it is like a rosebush with its squalid roots to the wind and the roses blooming underground.»

El Espectador, Ortega y Gasset

⁸ Córdoba was a patrician colony and capital of the Baetica with a population of around 250.000. During the Umayyad Caliphate in the 10th century it reached a population of 500.000. In extension it was bigger than today's city and was the western Mediterranean cultural centre.

background and it formed a scheme that decisively affected the idiosyncrasy of the city. Without solid arguments to draw up a new course (to reinvent itself), and the weight of its past grandeur, the city will be doomed to stagnation, for the sake of a few oligarchies that, in general, will remain rooted to ownership of land and real estate, depriving the city of a strong industrial fabric and modernization of its town planning.

Córdoba got back to the path of population growth from the 19th century and during the first and second third of the 20th century. It was necessary to rapidly obtain lands to shelter inland newcomers to the capital and outlying areas appear separated from the central city, which continues to feel unique inside the already demolished walls.

Consideraciones sobre el río y la ciudad

La proximidad del agua, ha sido un factor clave en la fundación y origen de la mayoría de las ciudades. En el caso de los bordes fluviales, estas ciudades, surgen a partir de la necesidad de construir un puerto para el embarque de recursos y productos a través de estas vías fluviales, por el control de un puente que lo cruza y por el beneficio en la defensa militar⁹ que favorece la propia traza del río.

Frecuentemente, las ciudades ocupan una de las riberas, acercándose al límite del agua, según el tipo de río y su régimen. También, pueden ubicarse en una isla o *soto* formados por el río, en un meandro o entre dos ríos o ramales del mismo, así como, en una confluencia. En ocasiones, encontramos ubicaciones junto a un *cauce menor*, que desemboca en un *cauce mayor* aprovechándose dicho emplazamiento de los beneficios de cada uno de ellos; el mayor, permite navegación y obtención de energía motriz y el menor, abastecimiento de agua y una mayor protección ante crecidas del caudal. Estas ciudades, suelen mostrar la *orilla opuesta* como un vasto terreno rústico, en ocasiones acompañado de ciertas industrias que se benefician de la proximidad del agua. Se trata normalmente, de ciudades que han experimentado una industrialización tardía y no han enfrentado de manera integral el tratamiento del cauce, por lo que muchos de los terrenos de la *orilla opuesta* suelen ser inundables.

Muchas de estas ciudades surgen como punto de control de un puente que cruza el río, para dar continuidad a un camino. El cruce de un río provoca el desarrollo de algunos asentamientos o actividades en la otra orilla, adheridas al camino de acceso y al punto de control, que normalmente el puente supone. Según Zoido Naranjo y Fernández Salinas (1995), la existencia de actividades en las dos orillas es más frecuente en ciudades del centro y norte de Europa¹⁰.

El *devenir metropolitano*, promueve la creación de nuevos tejidos, muchos de ellos espontáneos y otros planificados, normalmente muy vinculados a lugares de alta accesibilidad, es decir, enganchados a las *infraestructuras de alta capacidad*. El río, también influye en estos crecimientos, siendo sus riberas un elemento aglutinante de poblamiento.

Los *usos* del río en la ciudad, han sido diversos y han evolucionado a lo largo de la historia. En los orígenes, el río, era utilizado para el abastecimiento de agua, para el riego de huertas y jardines, así como para «agua de boca» a través de fuentes y pozos.

La navegación, es otro de los usos más importantes, para el transporte de mercancías y su comercialización a través de redes continentales. También,

⁹ «Los ríos han tenido también una importancia grande en la defensa de las ciudades como consta en la imagen poética en la *Eneida* de Virgilio (70-19 a.C.); en *El Príncipe* (1516) de Nicolás Maquiavelo (1469-1527); o en la obra *Grandeza y decadencia de los romanos* (1734) del barón Montesquieu (1689-1755), en donde los ríos cumplen un papel de fortificación, defendiendo del asalto de los enemigos».

Martín Vide (1999, p.94-95)

¹⁰ Como puede observarse, también según Zoido Naranjo y Fernández Salinas (1995), en las representaciones de A. V. den Wyngaerde (1525-1571), G. Braun (1541-1622), J. Blaeu (1596-1673) y, posteriormente, A. Guesdon (1808-1876).

como *sistema de movilidad*, para la pesca y el *cruce de barcas* del río, ocasionalmente ayudado por un cable o cuerda que contrarrestara el efecto de la corriente, cuando el calado es menor

Asimismo, el uso de la ribera está asociado al pastoreo, al *transporte fluvial* con arrastre de animales desde tierra, y como soporte de agriculturas domésticas asociadas a las viviendas y a los asentamientos junto al río.

A su vez, el río ha sido soporte de actividades cotidianas y domésticas como el baño, el lavado de ropa y actividades de ocio como: el paseo, el retiro, lugar de encuentros informales, etc. En etapas posteriores, esta ocupación lúdica se alimentará de la literatura y del imaginario romántico. Más tarde, se utilizará por la necesidad de espacios abiertos y naturalizados, cada vez más demandados.

Su función para usos industriales, ha tenido mucha importancia económica, gracias a la fuerza motriz de la corriente –a través de norias y saltos de agua–, para molinos, prensas, curtidos, elevación y derivación de aguas, y por la mera necesidad, de disponer de gran cantidad de agua en los procesos industriales. También, se utilizará la corriente para la generación de energía eléctrica.

¹¹ En adelante, C-R.

La *relación Ciudad Río*¹¹, tiene periodos de acercamiento y distanciamiento. Los principales factores de esta oscilación son en mayor medida primigenios. La ciudad, surge próxima a cursos de agua por pura necesidad –abastecimiento, energía y comunicaciones–. Pero el río, es un ente dinámico, fluctuante, que con cierta regularidad –depende de las condiciones geomorfológicas y climáticas de cada lugar–, aumenta significativamente su caudal, provocando crecidas que en muchas ocasiones producen inundaciones en la ciudad. Por tanto, la distancia entre el río y la ciudad, se convierten en un factor fundamental desde el mismo origen de ésta. El límite entre ambos, se transforma constantemente en este juego de aproximación-distanciamiento. En el caso de las ciudades mediterráneas, tras un periodo de relación estrecha con su río, éstas perdieron su interés por este espacio, produciéndose un alejamiento progresivo.

Los factores concretos que provocan que estos entornos urbanos y fluviales sean más o menos relevantes para el conjunto de la ciudad, vienen definidos por la representatividad social del espacio, la economía desarrollada a su través –industria y comercio–, la regularidad del cauce y la propia salubridad del entorno.

Hasta la revolución industrial, muchas ciudades mantienen los entornos fluviales como lugares de gran actividad social y económica; son las puertas de la *ciudad-puente* y lugares de intercambio. Con la llegada de la industria del carbón y del ferrocarril, las ciudades reorientan su mirada –y sus trazados– hacia sus *camino de hierro*¹², promoviendo nuevas industrias y extensiones residenciales. En definitiva, las estaciones de tren, se convierten en la mayoría de los casos, en las nuevas puertas de las ciudades y su primer lugar de contacto son los *barrios de la estación*, que asumen progresivamente, el papel activo que tenían los *entornos fluviales*. Esto, habitualmente, provoca cierto abandono de las industrias asociadas a la corriente de agua, con el consiguiente abandono de muchos de estos lugares.

El crecimiento demográfico que la propia industrialización lleva consigo,

¹² haciendo alusión al término francés “chemin de fer”, con las que se alude, en nuestro caso, al entorno ferroviario de la ciudad.

provoca un aumento de la contaminación de los cauces, que ven cómo las nuevas redes de alcantarillado de las ciudades –que siguen en la medida de lo posible, el modelo de esorrentías de la ciudad–, concentran las *aguas sanitarias en colectores* que vierten directamente al río. Los *ríos urbanos*, de este modo, se transforman en lugares insalubres, abandonados; la ciudad, cierra sus calles al río, convirtiendo este espacio en trasera.

Posteriormente, la industria irá saliendo de las ciudades concentrándose en *áreas industriales*. Más tarde, con el fenómeno de la *globalización*, muchas industrias saldrán de los «países desarrollados» hacia otras economías en desarrollo –*externalización*– cuya mano de obra es mucho más económica. A su vez, las modernas tecnologías van perfeccionando los procesos de depuración de las aguas residuales en procesos cada vez más eficientes. Esto, junto al desarrollo de una nueva *sociedad del ocio*, mayoritariamente urbana y asociada a la *industria cultural*, y a una *economía de servicios*, provocará una creciente demanda de cierto *retorno a la naturaleza*, que se materializa de múltiples maneras.

Los paisajes fluviales, según Frolova (2007), deben entenderse a partir del conocimiento de su historia:

«[...] la comprensión de las principales dinámicas ecológicas, socio-económicas y culturales del pasado y del presente y que han llevado a la creación de los paisajes actuales [...] Así pues, habría que situar el paisaje del agua no solamente en el espacio, sino también en el tiempo, o en las duraciones diferentes: tiempo vivido y percibido de la vida cotidiana; tiempo corto del campesino que trabaja su tierra al ritmo alternado de las estaciones y del régimen fluvial del Guadalquivir y de sus afluentes; tiempo histórico de la trama secular de las tradiciones y prácticas heredadas de la organización del espacio de la cuenca y del uso del agua del río; la larga duración de los períodos geológicos y de la geomorfología fluvial».

El estudio de los paisajes del agua en una cuenca vertiente: propuesta metodológica, Marina Frolova (2007, p.29).

Así, considerando el río como un elemento dinámico, éste no posee un límite geométrico fijo restringido al cauce, sino que su trazado es variable a lo largo del tiempo y su nivel de agua varía estacionalmente (cauce de *aguas bajas* y de *aguas altas*), según la pluviometría, afectando en las crecidas, a extensiones más amplias del territorio y revitalizando las *riberas* y su *vegetación riparia*. Las *llanuras de inundación*, están asociadas en su extensión a distintos *periodos de retorno*. Es por tanto, la delimitación de la *linde* lo que establece y determina el denominado *Dominio Público Hidráulico*¹³, un trabajo necesario pero arduo, pues es necesario *deslindar* cada uno de sus tramos en cumplimiento de una legislación diversa e intentando llegar a acuerdos con los propietarios. El río forma parte de un conjunto de *ramales* que desembocan unos en otros afluentes que van concentrando sus aguas hasta desembocar en el mar o el océano, atravesando el territorio y configurando direccionalmente el paisaje, entorno de captación de esta *red hidrológica* que se denomina *cuenca hidrográfica*.

La planificación de los entornos fluviales dentro y fuera de las ciudades y áreas metropolitanas han de tener en cuenta, las determinaciones que afectan a todo este territorio fluvial, para poder incorporar una organización multiescalar. La normativa ha de ser cada vez más integradora y, frente a la



¹³ De acuerdo con la legislación de aguas, la zonificación del espacio fluvial está formada por las siguientes zonas:

- Álveo (o cauce natural) terreno cubierto por las aguas en las máximas crecidas ordinarias.
- Ribera. faja lateral situada dentro del cauce natural, por encima del nivel de aguas bajas.
- Margen. terreno por encima del cauce.
- Zona de policía. franja lateral de cien metros, contados a partir de la línea que delimita el cauce.
- Zona de servidumbre. franja de 5 metros lindante con el cauce, dentro de la zona de policía, reservada para usos de vigilancia, pesca y salvamento.
- Lecho. terreno que ocupan las aguas en su mayor nivel ordinario.
- Zonas inundables. delimitadas por los niveles teóricos que alcanzarían las aguas en las avenidas.

proliferación de documentos normativos, ha de tenderse a su simplificación, apoyada de un conjunto de buenas prácticas que suelen venir de la mano de modelos de administración abiertos, transparentes y de una práctica democrática donde la sociedad participe activamente, junto a técnicos de distintas disciplinas vinculadas a este «campo de acción». Se requiere vincular el desarrollo económico –urbano–, al desarrollo de una ciudad habitable y participativa, a partir de un compromiso interinstitucional con los entornos locales y su asociatividad. Gómez Ordóñez (2008, p.167) sugiere, además, la necesidad de «pasar de una visión estática de ocupación de suelo a una visión estratégica de desarrollo del territorio» con componentes de «solidaridad» –entre ámbitos sectoriales y jurisdiccionales–, y de “preservación” activa de ámbitos para «lo natural».

En el caso concreto de los ríos, se comienzan a barajar diferentes *estrategias de retorno* de la ciudad a estos lugares. Se trata de un conjunto de acciones que en el entorno urbano deben adquirir su propio significado. Así, *llegar al río, pasear por la ribera*, arroparse en la *fachada fluvial*, dotar a este entorno de elementos representativos y simbólicos, y finalmente, *cruzar* el río, como experiencia reveladora de otros lugares de la ciudad y para “hermanar” los barrios de “la otra orilla”.

La gestión de ríos y ciudades, así como, la de sus espacios comunes, no se limita a un conjunto de consideraciones técnicas y de diseño, sino que depende de diversos «marcos de participación» –administrativos, normativos, analíticos, planificadores y de debate–. La reivindicación general de los usuarios en torno a los ríos de sus ciudades, se suele centrar y limitar, a la obtención o permanencia de espacios libres para la naturaleza y/o el civismo. Probablemente, esta exigencia es propia de una actitud de reacción a prácticas habitualmente abusivas, por parte de la Administración y de las empresas, que presentan proyectos elaborados bajo parámetros igualmente simplistas, basados en la ocupación de los espacios cercanos al río por «arquitecturas generalistas», que ocupan una posición privilegiada en el *frente fluvial*¹⁴, sin mayor compromiso con este enclave.

En esta línea, Ureña Francés (2002) habla de los resultados del análisis de la «apreciación social de la calidad de los distintos tipos de espacios fluviales» del *Flood Hazard Research Centre* de la *Universidad de Middlesex* (publicados por House, 1993, pp. 317 y 320), donde parece claro que los usuarios prefieren lugares de carácter más natural, frente a «espacios domesticados». Sin embargo, cabe pensar en otros contextos, donde un debate y práctica enriquecidos por lo doméstico y lo local, tengan a la vez en cuenta, las apreciaciones sociales y las propuestas arquitectónicas e hidráulicas arraigadas a estos lugares, capaces de «discernir entre verdes» y de plantear una «positiva ocupación» de las riberas, respectivamente, haciendo posible una “feliz” coexistencia.

La participación ciudadana, en torno a los *ríos urbanos*, se organiza, cada vez más en torno a plataformas y colectivos; siendo un hecho representativo de la mayor atención que los entornos fluviales están concentrando en las ciudades, principalmente, en países como *Estados Unidos* y progresivamente, en *Europa, Asia y Latinoamérica*. Así, la plataforma *River Network*, reúne a más de dos mil organizaciones de *Estados Unidos* en torno a la protección de

¹⁴ El lema de la asociación *Friends of our Riverfront* es: «Our mission is to promote revitalization of the Memphis Riverfront as green space for public enjoyment, preserving its historic, natural, and aesthetic character».

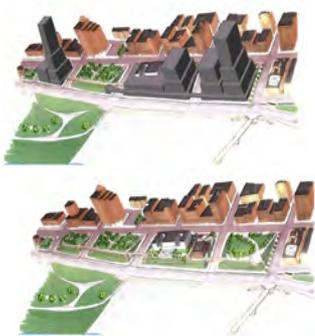


Figura 0.1: Ejemplo de reacción ciudadana a una propuesta típica de intervención en un fragmento de un borde fluvial. Se presenta una alternativa a la ocupación total del suelo y su liberación como parque. Fuente: Agrupación ciudadana

ríos; *The Waterfront Centre*, está orientado a la divulgación e interconexión de recursos educativos sobre los espacios urbanos junto al río, así como, otra serie de organizaciones análogas en otros continentes¹⁵, o incluso con una escala mucho más local, como *Los Angeles River Revitalization Corporation*, encargada de la coordinación del plan maestro en torno al río Los Ángeles. También, en este panorama internacional, se encuentran colectivos fuertemente activos como: la *Saint Paul Riverfront Corporation* y sus «principios de construcción de la ciudad»; las reacciones a proyectos oficialistas de la *Friends for our Riverfront* de Memphis, en torno al Mississippi; también, la *Alianza de los Pueblos del Río*, cuyo objetivo principal es incluir la voz de los 1.800.000 latinos que viven en las proximidades del río de *Los Ángeles*, a través de las 32 millas que van a ser objeto de intervención en el marco del plan maestro¹⁶.

En cuanto a las *aportaciones disciplinares*, interesa tratar especialmente, ciertos posicionamientos potenciales de algunas de ellas.

- La *historia* como relatora de episodios, de los acontecimientos del río y de la ciudad, recuperando una multitud de anécdotas, legajos, manifiestos y trayéndolos al presente, así como, la interpretación de lo patrimonial material –ingenios, trazados e infraestructuras– e inmaterial –técnicas, costumbres–.
- La *arqueología* descubridora de huellas, con sus evidencias y certidumbres construidas a base de infinidad de fragmentos y estratos que se van conectando unos a otros, hasta dejar entrever un posible relato.
- La *geografía* interpretando los paisajes fluviales y sus raigambres sociales y antropológicas, a partir de testimonios que atestigüen sus observaciones.
- La *ingeniería* aportando soluciones concretas a problemas del *territorio del agua*: presas, canalizaciones, defensas, regadíos, depuradoras, puentes y las consecuentes restauraciones ecológicas, frente a sus “impactos”.
- La *ecología* como impulsora de una renovación disciplinar, preocupada por la necesaria adecuación de las técnicas de intervención en el medio, a los procesos naturales y sociales en los que se insertan para su necesaria transformación, siendo muy importante su influencia en la recuperación de cauces y riberas.
- La *arquitectura* en la que el autor del presente documento, desarrolla su profesión constructora de las relaciones de proximidad C-R, a través de planes y proyectos que dan forma precisa a los espacios de relación social, diseñando los límites –como concepto espacial– entre lo urbano y lo –más– natural.
- Por último, la *política* desarrollando no solo un marco legislativo dinámico e inteligente, que favorezca el «juego» de las mejores aportaciones disciplinares, sino también, la participación ciudadana, el cuidado de lo público y ejerciendo de garante de un uso democrático de los espacios vinculados(/bles) al civismo.

¹⁵ European Centre for River Restoration
Asian River Restoration Network

¹⁶ River Network. Connecting People, Saving Rivers.
Friends for our Riverfront
Saint Paul Riverfront Corporation
Alianza de los Pueblos del Río

Se puede considerar que el río, a su paso por la ciudad, es un elemento que fusiona naturaleza y cultura (Gaviria Labarta, 2002), que puede ser un elemento estructurante de la ciudad refundándose en el acondicionamiento de sus riberas (Volle, 2002). A la vez que, las infraestructuras son conformadoras de las aglomeraciones urbanas y los ríos pueden ser configuradores de los espacios periurbanos de las ciudades.

El renovado interés de las ciudades por la integración de los ríos, se debe a una atención a los valores culturales, simbólicos y de imagen urbana (Monclús Fraga, 2000). El puente (Aguiló Alonso, 2003), a su vez, es la infraestructura estratégica que cruza el río-frontera y los puentes (Romero Martín, 2006), aquellos conjuntos de calles que vinculan la ciudad del Norte y el Sur –Este y Oeste, según el caso–, a través de su río. Éstos suelen tener una fuerte carencia de urbanismo en sus extremos; dónde se ubican y qué fragmentos –redes, estructuras topológicas– de la ciudad conectan (Gómez Ordóñez, 2003), son cuestiones que en ocasiones no encuentran una respuesta interesante y comprometida.

Finalmente, en cuanto a la proporcionalidad o equilibrio en las relaciones C-R, cabe preguntarse cuál debe ser el elemento articulador. Frente a la idea de mantener los espacios colindantes como vasto espacio libre de edificación para usos recreativos y potenciadores del paisaje (Zoido Naranjo y Fernández Salinas, 1995), cabe plantearse si un río puede ser configurador de ciudades, sobreponiéndose a la rigidez ingenieril y arquitectónica urbanas o simplemente «deben coexistir amistosamente cada uno en su territorio» (Solà-Morales (de) i Rubió, 1999).

En este contexto, se requiere una manera de mirar la ciudad «interesada por el urbanismo en cuanto constructor de ciudades (que) atiende a la ciudad hecha a trozos, a golpes, en el convencimiento de que la cantidad, la pluralidad de acciones, impulsadas en su proyecto por ideas generales de la ciudad, puede mejorar y ampliar los ámbitos de civismo en nuestras ciudades» (Gómez Ordóñez, 2007, p.44).

Oportunidad y estructura de la Tesis

La oportunidad de esta tesis, viene dada por el interés de inscribirse en un panorama general de mirada hacia los entornos fluviales de las ciudades, como lugares para el civismo; también de un momento particular de la ciudad de *Córdoba*, en el que se apuesta por el río como elemento central de la ciudad. La Tesis encuentra su razón de ser en las siguientes cuestiones a partir de las cuales desarrolla el argumentario básico que le da forma y estructura:

- ¿Por qué la mirada fluvial en *Córdoba* ahora? El urbanismo de *Córdoba* intensifica la atención al río en las últimas décadas, tras periodos en los que su relación ha sido cambiante, entre la cercanía de los periodos clásico y medieval, y el distanciamiento de la modernidad. Durante este periodo la ciudad dirige su foco de atención a la planificación y transformación del entorno fluvial, gracias a las plusvalías generadas en la zona ferroviaria, transformada, a su vez, a partir de las inversiones realizadas por las administraciones nacional y autonómica, en el contexto de la *Expo de Sevilla* de 1992. Sin embargo y a pesar de las expectativas despertadas, la ciudad presenta en la actualidad, síntomas de cierta fatiga estructural en la falta de presupuesto, la ruptura del consenso político, la ralentización de los procesos de mejora económica y social del entorno; lo que ha llevado, en repetidas ocasiones, a la paralización de varios proyectos previstos. Al mismo tiempo, *Córdoba* afronta la planificación de sus dinámicas metropolitanas, debiendo abordar una nueva fenomenología espacial presente fuera de la ciudad compacta, que ha sido escasamente estudiada, donde el río *Guadalquivir*, como entidad dinámica y de fuerte arraigo territorial, apenas consigue desarrollar relaciones de beneficio mutuo.
- ¿Por qué cuatro miradas? El enfoque según miradas que presenta la Tesis tiene su fundamento en la búsqueda de fortalezas en este escenario, argumentos más sólidos, que aglutinen y estructuren distintos enfoques de observación de la relación C-R, como episodios de la ciudad –independientes a la vez que, interrelacionados–. Como depósito o sedimento de una interacción que cambia y se complejiza en el tiempo, que se alimenta de las distintas lecturas y aportaciones disciplinares, que se centra permanentemente en el contexto de estudio, haciendo referencias a propuestas llevadas a cabo en otros lugares, cuando éstas se consideran de utilidad. Pero muy centrada en el descubrimiento de propiedades intrínsecas de la simbiosis –existente y/o potencial– entre *Córdoba* y el *Guadalquivir*. Son cuatro miradas que atienden a diferentes niveles de

observación y discernimiento de las lógicas de la relación entre *Córdoba* y el *Guadalquivir*, que ahondan en el tiempo –de ahí el «atravesando el tiempo» del subtítulo– de una ciudad y territorio históricos, que escogen su propia escala y encuadres de observación en cada uno de sus argumentos. Estas cuatro miradas no pretenden ser definidoras absolutas de este entorno, ni mucho menos, las únicas posibles; sino que son reflejo de las pretensiones del autor y sus directores, en la intención de estudiar un lugar concreto, a partir de sus especificidades. Así, surgen las cuatro miradas, correspondientes con los cuatro capítulos que configuran el *cuerpo de la Tesis*. Miradas que profundizan en la *imagen* de la ciudad a través del río –configurada como superposición de estilos regionales, tópicos construidos a partir de las miradas de sus viajeros, nostálgica de la “ciudad que fue”–; los *barrios* y el entorno fluvial –su identidad local, sus tramas, sus fronteras–; la *topología* de la ciudad con respecto al río –la configuración de su plano y su sistema de calles respecto al río–; y finalmente, la *ciudad extendida* a través del río –dicotómica entre los deseos y las realidades, sin modelo de ciudad–.

- ¿Por qué se introducen propuestas de proyecto orientadas hacia el futuro? La experiencia de las cuatro miradas deja sedimentados una serie de aprendizajes y pretensiones que persiguen convertirse en valores y propuestas de futuro. El deseo de identificarlos y acompañarlos de argumentos orientados al proyecto, aboca a esta investigación a salirse en ciertos instantes de la narración de unos acontecimientos, para sugerir algunos mecanismos de propuesta. A tal fin, se expone al final del presente texto, una secuencia de diez puntos con los que poder vislumbrar un futuro posible para el Guadalquivir, en sus distintas dimensiones escalares, simbólicas, funcionales y domésticas.

Objetivos

El objetivo principal de la Tesis, consiste en dilucidar un conjunto de valores de lo urbano y lo fluvial, con capacidad de coexistencia y/o beneficio mutuo, capaces de orientar el porvenir de este espacio de la ciudad y determinar su extensión territorial.

La Tesis se plantea el reto de discutir algunas claves sobre la ciudad de Córdoba desde la perspectiva fluvial, en todas sus escalas –desde la ciudad central al entorno rururbano–, para caracterizar los espacios de interacción y de oportunidad, y que puedan servir de estímulo y apoyo a futuros planteamientos para una ciudad en torno y junto al río.

A su vez, y para cada capítulo, se proponen unos objetivos generales y particulares:

1. Definición de elementos clave en la construcción de la imagen de Córdoba en torno al *Guadalquivir*.
 - a) Definir la esencia y simbolismo de la ciudad y el río.
 - b) Caracterizar las imágenes asociadas a las costumbres en torno al río.
 - c) Definir los estilos propios y lo ajenos y su papel en la construcción de un ideario de ciudad.
 - d) Definir los factores tecnológicos que interactúan en la relación C-R.
 - e) Discutir y desempolvar las ideas derivadas del debate contemporáneo, así como, la materialización que han tenido aquellas decisiones.
2. Caracterización de los barrios de las riberas para potenciar sus identidades e interacciones.
 - a) Describir el proceso de *ocupación de las riberas*.
 - b) Definir los rasgos de los fragmentos de la ciudad en torno al río.
 - c) Definir las formas de crecimiento urbanas de los barrios.
 - d) Representar las problemáticas y potencialidades en la relación barrio-barrio, barrio-ribera y entre riberas.
3. Caracterización topológica de la *Córdoba del Guadalquivir*. Elementos estructurales y locales de relación.
 - a) Representar los escenarios diacrónicos más representativos de la ciudad de Córdoba en relación a su río a través de su plano.
 - b) Descubrir los rasgos (trazados, arquitecturas y memorias) relevantes y/o sedimentados de la ciudad en torno al río.

- c) Identificar las lógicas de la relación topografía-esorrentía-vialidad de la ciudad.
4. Fortalecimiento de la estructura e identidad metropolitanas a través del cauce del *Guadalquivir*.
- a) Representar la red de caminos y emplazamientos fundacionales del territorio metropolitano.
 - b) Representar la estructura de la propiedad formal e informal.
 - c) Representar el paisaje del agua.
 - d) Representar la estructura rururbana.
 - e) Representar los elementos de interacción metropolitana potencial de la *Córdoba del Guadalquivir*.

Metodología y labor investigadora

La metodología desarrollada se ha basado en las siguientes estrategias:

- Observación cartográfica.
- Lecturas histórico geográficas.
- Aproximación a referencias culturales.
- Dibujo, expresión de las ideas espacio temporales con proyección de futuro.
- Aproximación analítica y/o sintética a las aportaciones disciplinares en el entorno estudiado.

Aunque todos los documentos consultados han sido de gran utilidad en la elaboración de la Tesis, es justo dedicar un espacio de reconocimiento a los textos y autores que más influencia han tenido en la misma, aparte del hecho de encontrarse más o menos citados, al haber constituido, en buena medida, el propio bagaje intelectual del autor.

Como lecturas generales que han acompañado a la Tesis en todo momento, son referencias fundamentales *De cosas Urbanas* (Solà-Morales (de) i Rubió, 2008); *Proyectar con la Naturaleza* (McHarg y Gili, 2000); *Historia del Urbanismo de España (Terán (de), 1999), siglos XIX y XX* y *Histoire d'urbanisme* (Lavedan, 1941).

Algunas de las siguientes novelas, encarnan distintos significados sobre la relación del ser humano y las ciudades, con los ríos, como puedan ser *El Danubio* de Magris (2009), describiendo las ciudades a lo largo de este río; *Noticias de Ninguna Parte* de Morris (2011), viaje a un futuro hecho de esencias del pasado en la *Londres del Támesis*; *El país del agua*, de Swift (1998), narración de vivencias arraigadas a una vida dura en los paisajes del agua y su huella emocional; *El descubrimiento de las fuentes del Nilo*, de Burton y Speke (1996), que recoge el relato del capitán Burton en su aventura de descubrir el nacimiento del río.

Mención especial merecen los libros dedicados al *Guadalquivir*, en el 50 y 100 aniversario de la creación de su *Confederación Hidrográfica*, esto es, el libro *Guadalquivires* (González Barberán y Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, 1977) y *El Río Guadalquivir* (Rubianes Torrejón y Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, 2008), así como, el magnífico recorrido de Martín Ribes (1984) en *El Guadalquivir*. También, han sido fundamentales para impregnarse de "fluvialidad", los números monográficos de las revistas ARQ nº72, *Ríos Urbanos*; *Obras Públicas* nº 46 y 47, *Río y Ciudad (I y II)*;

Ingeniería y Territorio nº65, *Puentes Urbanos*; las UR nº 1 y 2 y las *Quaderns Extra* 1 y 2 (1980).

Referidas a *Córdoba* –o a su *esencia*–, han sido gratos y reveladores, los momentos dedicados a la lectura y/o consulta de: *Bailén*, de Pérez Galdós (2008); *La feria de los Discretos*, de Baroja (2013); *Córdoba*, de García Baena (2009); *Córdoba en sus plazas*, de Ricardo Molina (1995); *Córdoba de los Omeyyas*, de Muñoz Molina (1994); *la Casa del olivo*, de Castilla del Pino (2005); *el Aleph de Borges* (2011); *Séneca*, de Zambrano (2011); *Elogio de la diversidad*, de Jahanbegloo (2007); *Los doce libros de agricultura*, de Columela (2008); *El collar de la paloma*, de Hazm (2010) y la *Geografía*, de Estrabón (2012).

Sobre *Córdoba* han sido de interés también, las Actas del Congreso *Córdoba*; *La construcción de la urbe* (García Verdugo y Acosta Ramírez, 1999); el Catálogo de la Exposición *Córdoba, Reflejo de Roma*; la Revista *Monografías de Arqueología Cordobesa* y en especial, las aportaciones de los arqueólogos D. Vaquerizo Gil; J.F. Murillo Redondo y Á. Ventura Villanueva. Sin olvidar, el extenso legado de A. López Ontiveros (1973; 1991; 2009) y de F. García Verdugo (1986; 1992; 1994; 1999; 2005); así como, los números 80, 83, 89, 90, 93, 94, 98, 100 y 103 de la revista local *El Pregonero*.

En cuanto a investigaciones de referencia, han sido de gran interés, las desarrolladas en época reciente, por el *Laboratorio de Urbanismo y Ordenación del Territorio* de la *Universidad de Granada*, en las que el autor ha participado, como son: *Ordenación Territorial del espacio fluvial del río Genil* (Cabrera-Manzano et al., 2010) e *Infraestructuras y políticas del agua y su relación con el territorio del Guadalquivir* (Grindlay Moreno y Matarán Ruiz, 2010). Han sido referenciales así mismo, , anteriores tesis doctorales de compañeros del *Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio*, como *Topografías del paraíso: la construcción de Málaga entre 1897 y 1959*, de Reinoso Bellido (2002); *Planificación territorial del agua en la región del Guadalfeo*, de Rojas Rodríguez (2007); *La travesía más transparente. La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su Calle Ciudad*, de Rivas Navarro (2009), especialmente en lo referido a Córdoba; *Figuraciones de la ciudad-región de Granada*, de Cabrera Manzano (2010) y *Estrategias urbanas para las ciudades medias andaluzas*, de Campos Sánchez (2012); todas ellas dirigidas por José Luis Gómez Ordóñez.

Otras tesis de referencia han sido: *Ciudad y Río: La construcción Histórica de un Paisaje (Santa Fe 1886-1952)* (Fedele Abatidaga, 2010); *Hybrid Landscapes: Territories of Shared Ecological and Infrastructural Value* (Duyser, 2010); *Arquitectura Social en la provincia de Córdoba 1930-1975: Los poblados de colonización* (Rabasco Pozuelo, 2008); *Arquitectura y posmodernidad en Córdoba (1975-2000)* (Fernández López, 2006); *L'acqua nel paesaggio urbano: letture, esplorazioni, ricerche, scenari* (Ferrari, 2005); *Los puentes del Guadalquivir* (Rubiato Lacambra, 1999); *Simbiosis arquitectura-paisaje: evolución de los contornos de cuatro ciudades (Córdoba, Toledo, Sevilla y Granada)* (Ramón-Laca Menéndez de Luarca, 1998); *Transformaciones urbanas de Córdoba en la segunda mitad del siglo XIX* (Martín López, 1989).

La labor investigadora que se ha llevado a cabo en esta Tesis bebe de diversas fuentes:

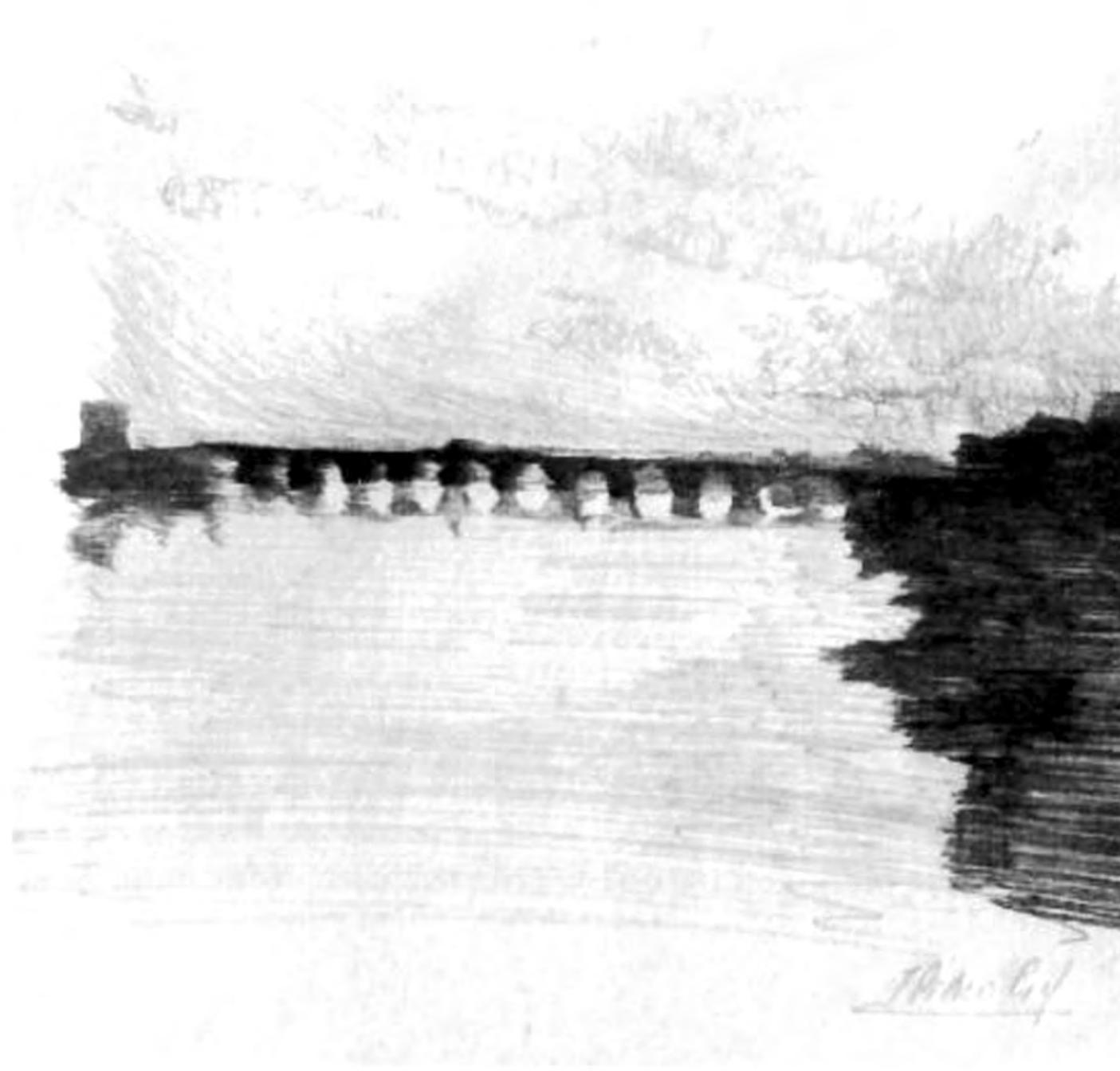
- Revisión bibliográfica, en las bibliotecas de la *Universidad de Granada* y *Universidad de Córdoba*, así como, de las siguientes bases de datos: *Red de*

Bibliotecas Universitarias (Rebiun), Biblioteca Virtual de Andalucía, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, Catálogo Colectivo de la Red de Bibliotecas de los Archivos Estatales, , SCOPUS, Science Direct, Tesis Doctorales en Red, Teseo, Dialnet, Google Académico, Google Libros, Iberlibro, Amazon y WorldCat.

- Documentación histórica en los siguientes archivos: *Portal de Archivos Españoles (PARES), Archivo Histórico Nacional (AHN), Archivo Municipal de Córdoba, Archivo Histórico Provincial de Córdoba, Biblioteca Provincial de Córdoba, archivo de la Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba, el Colegio de Oficial de Arquitectos de Córdoba, el Instituto de Cartografía de Andalucía (ICA), y la Cartografía Histórica del Instituto Geográfico Nacional (IGN).*
- Acceso a cartografía actual: *Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (CHG); Cartografía de la Diputación de Córdoba; Geoportal de la Infraestructura de Datos Espaciales de Andalucía (IDEA); Instituto Geográfico Nacional (IGN); Infraestructuras de Datos Espaciales de España (IDEE) y Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM).*
- Información estadística: *Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS); Encuesta de Infraestructuras y Equipamientos Locales (EIEL); la Dirección General del Catastro; el Instituto Nacional de Estadística (INE); el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA) y el Sistema de Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA).*

A nivel local se ha accedido a la siguiente documentación fundamental: *Planes Generales de Ordenación Urbana (1958, 1986, 2001b y su adaptación a la LOUA, 2009), La Ribera - Estudio Especial (1982), Concurso Internacional de Ideas para el Guadalquivir en Córdoba (1987), Plan Especial del Guadalquivir en Córdoba (1992), Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Córdoba (Diagnóstico territorial propositivo, 2011), Plan Especial de Protección del Casco Histórico de Córdoba (Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba, 2001), Proyecto de las Obras de Remodelación del Río Guadalquivir a su paso por el Término Municipal de Córdoba (1ª fase, 2008), primer y segundo Plan Estratégico de Córdoba (1993; 2002), así como, el Dossier de Propuesta de candidatura, Córdoba 2016 (2011), Capital Europea de la Cultura. No menos importante ha sido, la consulta del Planeamiento de Desarrollo de los Ámbitos Urbanos en torno al río, a los que se ha tenido acceso, principalmente, a través del Archivo de la Gerencia Municipal de Urbanismo y del Archivo Municipal de Córdoba, así como, de la Biblioteca Provincial de Cádiz.*

Por último, aclarar que las críticas que el presente texto pueda contener pretenden ser constructivas, con mirada de futuro. El autor, por tanto, no pretende ofender a ningún autor/a o especialista que haya dedicado su labor intelectual y/o profesional a cualquiera de los proyectos y documentos estudiados. En cualquier caso, se reconoce el esfuerzo y dificultad que toda intervención en el territorio y en la ciudad, lleva consigo. Y, desde luego, admitir por parte de este autor, las que con toda seguridad, sean fundadas hacia este trabajo.



Amely

Figura 1.1: "El puente romano de Córdoba"(1901-1950?). Apunte a la punta seca de José Pedro Gil Moreno (París, 1892 - Poblet, 1945). Fuente: Museo de Bellas Artes de Córdoba.

1

La construcción de una imagen

La construcción de una imagen se refiere a la búsqueda de una respuesta formal con la que la ciudad se presenta –y se aproxima– ante el río, como un conjunto integrado¹, o como dos realidades distintas que suceden, una próxima a la otra; convirtiendo el límite entre ambas en lugar de máxima tensión estética, ética y conceptual; la ciudad del límite se transforma en un lugar de acontecimientos extremos donde río y ciudad deben dar lo mejor de sí mismos.

Pero llegar hasta ahí forma parte de un recorrido intelectual y cultural en el que merece la pena sumergirse para acertar en la interpretación de lo que ha sucedido en la Córdoba del Guadalquivir, cuáles han sido los argumentos –e iniciativas– que han inspirado dicha transformación; ahondar en las raíces de ese intelecto de la C-R, para reunir los necesarios posos de pensamiento que posibiliten el enriquecimiento del discurso de la imagen de la ciudad fluvial. La búsqueda de esta imagen debe ser consciente de las buenas –y particulares– prácticas urbanas en los entornos fluviales y el conocimiento profundo de las raíces culturales y antropológicas que cohesionan a esta ciudad y a este río.

La ciudad fluvial establece habitualmente profundas raíces con su río, que hay que valorar y comprender en todas sus dimensiones² pero, el hecho en sí de haber un río en la ciudad no garantiza la asimilación de la dimensión fluvial por parte su urbanismo. Damián Quero (1986), en el artículo "Proyectar Sevilla, con o sin río", se refiere a los valores de la relación entre la ciudad y el sitio:

«La ciudad, axiomáticamente racional, necesita de lo mitológico y convive con ello; mitos y elementos simbólicos son imprescindibles a su condición de escenario para la colectiva representación de la identidad cultural de la sociedad. Bien harán las ciudades en defender en su mítica condición ríos, litorales, valles que en su arcano y su fundación, le confirieron razón de ser y hoy le aportan capacidad para continuar siendo reproducción de lo que fueron.

[...]

El sitio de las ciudades emerge ya como valor territorial colectivamente comprensible, más incluso que el conservadurismo historicista de las pasadas euforias, porque se basa en el conocimiento».

Proyectar Sevilla, con o sin río, Damián Quero (1986).

A partir de aquí, se presenta un capítulo estructurado en dos actos que pretenden ser, respectivamente, lo simbólico y lo físico, lo representativo y

¹ Las particularidades y generalidades del término "integración" serán objeto de reflexión crítica al final del capítulo.

² estas raíces no se establecen sólo en el plano físico, sino que tiene una gran importancia la dimensión simbólica –social y/o económico– de la relación C-R.

lo ejecutivo, los ideales y las ideas –soluciones–.

- El Primer Acto, *la recreación cultural del imaginario de la C-R*, tratará la concepción estética C-R., a través de la pintura; la esencia de la Córdoba del Guadalquivir, a través de sus más profundas concepciones; las escenas del río en lo cotidiano; la decadencia del río como el lugar de la ciudad; la concepción de este espacio por parte del visitante; la búsqueda de un estilo propio y el intento real de la ciudad por presentarse ante el mundo un referente paradigmático de ciudad cultural.
- El Segundo Acto, es el relato de *la construcción urbanística del escenario fluvial*, para lo cual, se han reunido un conjunto de ideas extraídas del Concurso del río Guadalquivir, referenciado cada una de las arquitecturas que han transformado el entorno C-R, así como el relato de las fases de transformación física de este entorno, para finalmente, mirar hacia un futuro, que se quiere más entrelazado, a partir de fuertes concepciones sobre cada uno de sus elementos: la ciudad y el río.

Llegados a este punto se puede convenir con Gómez Ordóñez (2009) que:

«[...] las ciudades son jardines de ideas y así también, los ríos de las ciudades tan implicados en su forma urbana desde sus inicios, tan expresivos de la intersección entre su geografía y su historia, entre lugar e infraestructura [...]»

Río de ideas, Gómez Ordóñez (2009).

Capítulo 1. Parte A
La recreación cultural del imaginario Ciudad-Río

1.1 *La representación de la imagen Ciudad-Río*

Con frecuencia, las ciudades recuperan la mirada fluvial a través de actuaciones de renovación y potenciación de la fachada urbana y/o regeneración del cauce fluvial. Es sin embargo, menos frecuente, plantearse un modelo C-R que desarrolle la necesaria complejidad y especificidad local y regional que un entorno tan urbano y tan natural puedan ser capaces de sugerir. En efecto, se puede considerar la puesta en valor de la ciudad, a través de los ríos, como elemento «raíz» de su identidad urbana (Ramos Martos, 2002). Así como, la integración C-R, gracias a la incorporación de los valores ambientales en la planificación (Zoido Naranjo y Fernández Salinas, 1995).

Pero además de la dimensión física, está la simbólica, constituida por las relaciones entre las personas y el espacio, «la interpretación de la urbe por sus habitantes» (Urquizar Herrera et al., 2006, p.12). La imagen es de todos y no es de nadie, mezcla de percepciones «propias y extrañas», según (Núñez Florencio, 2001). A su vez, es necesario admitir que «ante una misma ciudad, nunca dos personas verán la misma imagen» (Álvarez Amo y García Aguilar, 2005, p.58).

Desde esta perspectiva, se puede considerar que la imagen de Córdoba, es el «resultado de un proceso de construcción intelectual a lo largo de su dilatada historia, en la que Córdoba ha ido acumulando, seleccionando, recepciones externas de la ciudad, cuanto el sentimiento de pertenencia a una comunidad» (Urquizar Herrera et al., 2006, p.13).

La imagen de Córdoba y el Guadalquivir ha sido retratada por artistas, en distintas épocas de la ciudad. Se trata de un conjunto de imágenes que afrontan diferentes perspectivas, encuadres y estilos, como maneras de entender la relación C-R, mostrando una realidad física y geográfica con distintas pieles –escenográficas, culturales, simbólicas– de esta cohabitación milenaria.

A continuación, se presenta una selección de representaciones pictóricas para adentrarse, no tanto en su definición técnica como, en el significado que para el autor tiene cada escena en la representación de la Ciudad y el Río.

1.1.1 *La ciudad en su contexto territorial*

Figura 1.2: Vista tomada encima del Guadalquivir (1853), grabado. Se trata de una panorámica aérea de Córdoba, abrazada al Guadalquivir, en su entorno territorial.
 Autor: Alfred Guesdon.
 Fuente: Biblioteca Nacional de España.



La ciudad representada en todo su contorno y en clave de la misma suposición con respecto al río, el tipo de relación que establece con éste, así como, la que desarrolla con el resto del territorio, la red de caminos que llega hasta las puertas de la ciudad y continúa a través de su callejero; la topografía monótona de las cubiertas de la ciudad, interrumpida por los campanarios de las iglesias fernandinas; la Mezquita y el alminar, así como, el contorno poblado por huertos y jardines. La Ciudad establece una relación asimétrica con el Río, llegando hasta el límite de una de sus orillas e imponiendo una barrera de protección en su fachada. El Puente Romano fija la posición del meandro del Guadalquivir con respecto a la ciudad. Al otro lado existe una serie de arquitecturas asociadas al entorno de acceso a la ciudad por el Puente Romano, que preceden el comienzo de las ondulaciones de la Campiña. Se percibe con claridad qué es ciudad y qué no lo es; el río es un lugar fuera de la ciudad pero al mismo tiempo forma parte de ella a través de su «íntima» relación; lo que justifica el origen y asentamiento de la misma: la corriente de agua; el cruce del puente y las actividades industriales y artesanas que se desarrollan en molinos y esas azudes, a su través, como se puede apreciar aún con cierta actividad en la imagen que compone Guesdon en 1853 (fig. 1.2).

1.1.2 El alzado de la ciudad en su contexto



Figura 1.3: Fragmento de la vista de Córdoba (1567). Autor: Anton van der Wyn-gaerde. Fuente: Web de [guesta174790](http://www.slideshare.net/guesta174790) en [slideshare.net](http://www.slideshare.net/guesta174790/wyn-gaerde-crdoba-en-1567), recuperado de <http://www.slideshare.net/guesta174790/wyn-gaerde-crdoba-en-1567>

Se puede observar en obras del s. XVI –tanto en el fragmento del grabado Anton van der Wyngaerde (fig. 1.3) como en el de Franz Hogenberg (fig. 1.4)–, cómo se establecen una serie de acontecimientos en bandas horizontales como un alzado de contextos que el mismo orden de sucesión ponen en escala, jerarquía y relevancia.

En la primera de ellas se representan, de manera física y simbólica, los paisajes que confluyen en el entorno de la Córdoba del Guadalquivir. La gran explanada de acceso y confluencia de caminos a los pies de la Calahorra representa la llegada desde el Mediterráneo y el Atlántico, desde la costa hacia la ciudad, hacia el interior, debido al aislamiento que supone para Andalucía, con respecto al resto de la Península, la escarpada orografía de Sierra Morena. Es decir, a muchas de las ciudades andaluzas se llegaba a través del mar, desde Cádiz o Málaga. Por esto, en Córdoba, la llegada a la ciudad se hacía a través de la Calahorra, por la orilla contraria. Se representa de un lado, esa mirada desde el Sur al Norte, el alzado urbano del río es la fachada real de la ciudad y así se representa.

La gran explanada que aparece en primer plano, en ambos grabados, denota la anterior presencia de la Campiña, a continuación el río; le seguía la fachada urbana, la ciudad con su topografía, y al fondo la orografía montañosa de Sierra Morena. En ambos casos, estos ecosistemas diferenciados están proporcionados de forma homogénea en la composición de ambos grabados.

La ciudad de Córdoba ha de entenderse enmarcada en un contexto territorial en el que confluyen las improntas –con su razón de ser– de Guadalquivir, Sierra y Campiña. La ciudad es un nodo territorial, cruce de caminos que surcan las tres entidades antes mencionadas, con todas las riquezas que albergan. La representación de la escenografía urbana-paisajística de estos elementos de confluencia es la que traen los dos ejemplos elegidos.



Figura 1.4: «Corduba» (ca. 1572).
 Autor: Franz Hogenberg.
 Fuente: Publicación «Théâtre du cites du monde» (Georg Braun, 1574), recuperado de Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos.

1.1.3 El río como telón de fondo



Figura 1.5: Cartel "Córdoba" (1916). Óleo y temple sobre lienzo 110 x 165 cm.

Autor: Julio Romero de Torres (Córdoba, 1874 - Córdoba, 1930).

Fuente: Museo Julio Romero de Torres, Córdoba.

El río se ha utilizado como encuadre paisajístico en multitud de representaciones con carácter más o menos simbólico, y representación más o menos realista; con el objetivo en algunas ocasiones de ubicar una escena en la ciudad de Córdoba, y otras, sencillamente, inspirándose en el río a su paso por Córdoba para representar una escena. Se traen tres cuadros de Julio Romero de Torres muy representativos de este encuadre del río. Por un lado, un cartel sobre Córdoba que diseña el pintor en 1916, donde se pueden ver dos mujeres cordobesas vestidas de fiesta y de labor, con un río difuminado, con ese amarillo del ocaso cordobés. En el otro, podemos ver la representación de un río más urbano, el Puente Romano esquinado y la representación de algunas de las arquitecturas del Campo de la Verdad en primer plano.

Julio Romero de Torres utiliza muchas veces, en sus pinturas y carteles, el río como telón de fondo mostrando la presencia del Guadalquivir y el Puente Romano para ubicar la escena en la ciudad de Córdoba. En otras ocasiones, para representar una escena de carácter andaluz, representa un ambiente, un color, un carácter trágico, cotidiano o típico de la representación principal en primer plano; y también utiliza, alguna vez, en el fondo el río que es representado desde distintos encuadres; lo que hace que la escena pertenezca y se ubique en una posición baja del río o bien en una alta. En el caso de la Chiquita Piconera se ubica al nivel del Paseo de la Ribera, es decir, un paseo de salón y el río queda abajo separado de la ciudad. En el caso de La Nieta de la Trini, la escena interior que representa muestra un río de fondo, la ribera del río de fondo, con lo cual la escena está casi en el plano inundable del Guadalquivir. En el cartel de Córdoba el río es más bien una lámina de agua es un espejo de la ciudad. Es el ambiente.



Figura 1.6: "La nieta de la Trini" (1929). Óleo y temple sobre lienzo. 113 x 177 cm. Autor: Julio Romero de Torres (Córdoba, 1874 - Córdoba, 1930). Fuente: Museo Julio Romero de Torres, Córdoba.



Figura 1.7: "La chiquita picone-ra" (1930). Óleo y temple sobre lienzo. Autor: Julio Romero de Torres (Córdoba, 1874 - Córdoba, 1930). Fuente: Museo Julio Romero de Torres, Córdoba.

1.1. La representación de la imagen Ciudad-Río

1.1.4 Río calmo, el paso del tiempo



Figura 1.8: Córdoba (1866).

Autor: Samuel Colman.

Fuente: Web museoimaginadodecordoba.es, recuperado de <http://museoimaginadodecordoba.es/2009/>

samuel-colman-del-hudson-al-guadalquivir.com/

El Río como lugar de tranquilidad, la orilla del Río es la orilla de la Ciudad. El remanso está propiciado por la planicie y el meandro extendido.

La escena de pesca compuesta por Samuel Colman (fig. 1.8) enfatiza aún mas esta sensación a la vez que indica el momento de amanecer, en el que se realiza la actividad y por tanto, el despertar de la ciudad, la necesidad de silencio. La arquitectura reflejada en el agua limpia y poco turbulenta transmite una idea de reflexión , de un río filosófico al que acudir, para ver la Ciudad «desde fuera de la ciudad».

En el cuadro de Chapoy (fig. 1.9), de la misma época, también se muestra un río calmo aunque la escena presenta a un personaje solitario, que permanece impertérrito, de espaldas al ojeador, con quien ha decidido compartir su visión del Guadalquivir.



Figura 1.9: Rio Guadalquivir a su paso por Córdoba y monasterio de los Santos Mártires (1844).
Autor: Nicolas Chapoy.
Fuente: recuperado de la web pontesmap.com.

1.1.5 Río indómito sobre la ciudad



Figura 1.10: Grabado de las Inundaciones en Córdoba (1876). Aspecto del Guadalquivir por la parte del puente. Autor: Eusebio Martínez de Velasco.

Fuente: Martínez de Velasco (1876), recuperado del Instituto Cervantes Virtual, a través de http://descargas.cervantesvirtual.com/servlet/Sirve0bras/02584129022481640759079/205123_004.pdf, accedido en 2013.

En este caso, utilizamos uno de los pocos grabados o representaciones que se conocen, en este caso, es un grabado de Eusebio Martínez de Velasco de finales del XVIII, en el que se puede observar el desbordamiento del cauce del río, tapando prácticamente los ojos del Puente Romano y las cubiertas de los molinos que hay aguas debajo de éste. No se observan apenas orillas, dando la idea de que el agua lo invade todo, y representa el agua que ocupa casi la mitad del grabado. Se pueden ver también, troncos flotando, barqueros intentando salvar algunos elementos en los molinos, representando de esta forma, el estado de la ciudad del desastre, tras la riada.

1.1.6 *El Río, entre el agua y la tierra*

Figura 1.11: Domingo en Córdoba a orillas del Guadalquivir (1884).

Autor: Rafael Romero Barros.
Fuente: Museo de Bellas Artes de Córdoba, recuperado de <http://ceres.mcu.es/>, accedido en 2013.



El Río como límite entre la tierra y el agua. Asociado al ocio urbano, al juego. En el cuadro traído como ejemplo (fig. 1.11), Romero Barros muestra un grupo de personas en este preciso límite, intentando tocar sus manos, que unan fugazmente la barca al embarcadero. Que aparece así definido como el lugar de interacción entre los dos medios.

1.1.7 El perfil de la ciudad y el río



Figura 1.12: Vista de Córdoba (ca. 1840-1845), lienzo al óleo. “Ambientada en un paisajismo de concepto costumbrista, la obra presenta lo que, en su momento, era la fachada principal de la ciudad –por cuyo borde transcurría el llamado Camino Real– de la que el artista tomaría apuntes que luego completaría en su estudio, añadiendo elementos exóticos, fruto de su romántica imaginación”. Autor: François Antoine Bossuet (Ypres, 1798 - Bruselas, 1889). Fuente: Museo de Bellas Artes de Córdoba.

En su *Vista de Córdoba* (fig.1.12), Bossuet representa la ciudad por su alza-do transversal al río, mostrando una sección que permite visualizar el perfil del conjunto Mezquita-Río-Puente como representación de la relación C-R. Por otro lado –y atendiendo a cuestiones estéticas de la época– se aprecia una considerable descompensación, desproporción de escala entre las arqui- tecturas. En definitiva se trata de una representación de la topografía de la ciudad; el descenso de la ciudad al río, la lámina de agua y el cruce del río.

Como se ha comentado, Bossuet introduce una serie de consideraciones románticas que habría que tener en cuenta: recrece los muros de la Mez- quita para hacerla protagonista, desproporciona su longitud respecto a su anchura, para que entre el alminar de la Mezquita en el encuadre elegido. Ubica el muro de la *qibla*, casi en contacto con el Puente Romano, y tam- bién, hace protagonista a la Catedral barroca que se inserta en la estructura de la Mezquita; sin embargo, el Puente Romano es reducido a la mínima expresión, para dejar ver la lámina de agua del río que lo atraviesa, y crear un horizonte. También, dibuja alguna montaña en la orilla izquierda con un perfil que nada tiene que ver con la orografía de la Campiña, precisamente, para poder componer una mayor profundidad de campo. En primer plano, se muestra un Paseo de la Ribera barroco con un arco que le permite posi- cionar una primera escena –una especie de balconaje y embarcadero–, ubi- cando en posición central al observador, alineado con la Puerta del Puente. Precisamente, gracias a la inclusión del paseo arqueado consigue introducir el agua entre ésta y el espectador, subrayando aún más si cabe ese tránsito entre el Río y la Ciudad, donde la Mezquita se alza como gran protagonista. A la vez, puede incluir de esta manera las viviendas ubicadas en la facha- da de la Ribera, forzando una perspectiva que le permite incluir el Alcázar como telón de fondo, ya en un lejano horizonte de la orilla derecha.

1.1.8 La ciudad desde la orilla

Observar la relación c-r desde el plano de ciudad o desde el plano del río, próximos a la lámina de agua, ofrece una visión completamente distinta de la misma.

Uno de los ejemplos propuestos, otro de los cuadros del Guadalquivir realizados por Rafael Romero Barros (fig. 1.14), destaca por la presencia del tupido vegetal de la ribera y de los sotos, que hacen entrever unas arquitecturas arañadas por la vegetación, desapareciendo la plataforma sólida sobre la que se erige la ciudad, para defenderse de las investidas del río.

En la otra imagen, obra de Francisco Javier Parcerisa (fig. 1.13), se plasma uno de los momentos singulares del paseo bajo, asociado a la frondosidad. Pasear por la alameda, por los bosques en galería y encontrarse, de repente, una apertura a través de la cual se puede ver un fondo de luz, un hito, o tomar una perspectiva. En este caso se elige la Torre de la Calahorra y el Puente como foco de observación, entreabierto por la naturaleza, donde permanecen unos caminantes.

Ambas imágenes representan la ribera del Guadalquivir en las proximidades de Córdoba, expresando un cercano retiro, casi un escondite donde permanecer al acecho.



Figura 1.13: Dibujo de hombres sobre la alameda del Corregidor, observando el Puente Romano y la Calahorra, a través del claro de los árboles. Autor: Francisco Javier Parcerisa.

Fuente: Incluido en la publicación "Recuerdos y bellezas de España; Córdoba" (de Madrazo, 1855).

Figura 1.14: Puente sobre el Guadalquivir (1850-1899). "Desde una orilla del Guadalquivir, se divisa, al fondo, el Puente Tomano, la Torre de la Calahorra y el Campo de la Verdad con sus edificaciones. Destacan, por la izquierda, dos grandes árboles, a partir de cuyos troncos surge hacia la derecha la lámina de agua". Autor: Rafael Romero Barros (Moguer, 1832 - Córdoba, 1895). Fuente: Museo de Bellas Artes de Córdoba.



1.1. La representación de la imagen Ciudad-Río

1.1.9 Asomarse al río



Figura 1.15: Vista de Córdoba (1848), litografía. Autor: Pannemaker (1822-?). Fuente: Biblioteca de Andalucía (Granada). Signatura: GRA-ANT-213. N° de registro: 328. Recuperado de la Biblioteca Virtual de Andalucía, a través de <http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/consulta/registro.cmd?id=1003056>

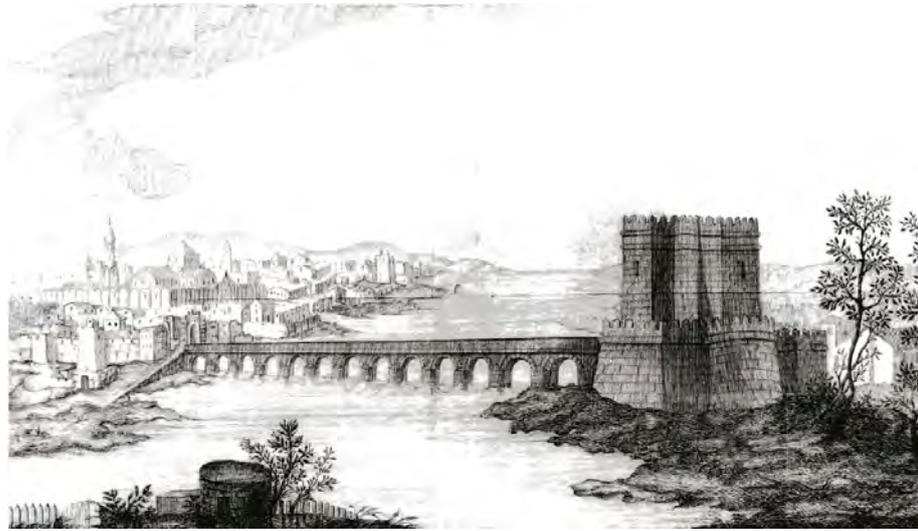
Se refiere a llegar desde la ciudad al límite urbano de contacto entre el Río y la Ciudad, para contemplar una perspectiva o una escena. En este caso, se trata una litografía de Pannemaker de mitad del XIX basada en la perspectiva de Bossuet, pero reorientada a la observación de escenas que aparecen en el Guadalquivir. Se introducen nuevos personajes en la escena, tanto del río como de la ribera. Se relacionan unos con otros a través gestos, señalando hacia el cielo, hacia las barcas del río, ubicados siempre en el borde, apoyados en el antepecho del paseo fluvial.

1.1.10 Ciudad puente

Figura 1.16: Puente de Córdoba sobre el Guadalquivir (ca. 1787).

Autor: Desconocido.

Fuente: Incluido en el libro *Viage de España* (Ponz, 1788).



Representa el carácter de una ciudad que permanece, gracias al control del cruce del río por la existencia de un puente, cuyos extremos del puente se convierten en lugares fortificados, controlados, gestionados; grandes bastiones que aseguran y garantizan a la ciudad poder beneficiarse de la necesidad de paso de personas y mercancías.

En este caso, el puente se convierte en algo simbólico, el elemento férreo que garantiza la permanencia del estrecho vínculo de Córdoba con el Guadalquivir, o la única costura de la cual, el Río no se puede liberar. En el caso de Córdoba, se trata de un puente milenario, cientos de veces reformado y reconstruido, desde época romana hasta la actualidad. Se puede ver asimismo, el protagonismo del Puente y de la Torre de la Calahorra, frente a la ciudad amurallada, que se diluye en una falsa perspectiva, remontando las aguas del río en un dibujo de autoría desconocida de finales del siglo XVIII, que aparece en el libro *Viage de España* Ponz (1788).

1.1.11 La ciudad y el río desde la periferia



En esta ocasión, se observa la relación C-R desde la lejanía, sobre un montículo de la zona de la Fuensanta desde donde se contempla el perímetro oriental de la ciudad amurallada, en la zona de la Ajerquía y la curva del meandro de Miraflores, entreviéndose el Puente Romano, la Torre de la Calahorra y las agujas de las iglesias, incluida la Catedral y el alminar de la Mezquita.

Desde aquí, se ven escenas propias de la periferia: la entrada y salida de la ciudad; actividades de almacenaje de troncos, probablemente transportados a través del río; así como la llegada de carruajes. Se trata de una realidad sustancialmente diferente a la del Puente Romano, que seguía siendo la más puerta más importante de Córdoba, paso obligado para los viajeros provenientes del Sur. El resto de puertas y murallas estaban más asociados a interacciones con el entorno rural y productivo adyacente; industria, artesanía o a los pueblos del valle del Guadalquivir. Se ve la importancia del río también en los bordes y límites de la ciudad.

Figura 1.17: Vista desde el límite oriental de la ciudad (1668). Ilustración del manuscrito de viaje del príncipe Cosme III de Medicis por España.

Autor: Pier María Baldi (ca. 1630-1686)

Fuente: Original en la Biblioteca Laurenciana (Florencia). Recuperado de la publicación "Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal" (Magalotti, 1933), a través de http://purl.pt/12926/4/ea-326-a_PDF/ea-326-a_PDF_24-C-R0150/ea-326-a_0000_capa-capa_t24-C-R0150.pdf, accedido en 2013.

1.1.12 Lo mitológico y la superstición

Figura 1.18: Lo mitológico y la superstición.

a. Alegoría de Córdoba y del Guadalquivir (1862), carboncillo. Autor: Ángel María Barcia Pavón (Córdoba, 1841 - Madrid, 1927). Fuente: Museo de Bellas Artes de Córdoba.

b. San Rafael Arcángel Custodio de Córdoba (1785). Autor: Bartolomé Vázquez (Córdoba, 1749 - Madrid, 1802). Fuente: Museo de Bellas Artes de Córdoba.



El agua es uno de los elementos más necesarios para la vida y su presencia condiciona la fundación de las ciudades y las relaciones humanas. Pero, al mismo tiempo que se hace necesaria por sus bondades como generadora de recursos, su presencia es un peligro constante para la ciudad pues el Río es un elemento cambiante.

En este sentido, se establece todo un simbolismo en el cuadro de García Pavón (fig. 1.18.a), en el que se puede observar a San Rafael –custodio de Córdoba– reprendiendo a un anciano que deja derramar su cántaro, emulando probablemente el nacimiento del río y la corriente. Debajo del dibujo puede leerse la inscripción en latín «*Da mihi animas: cetera tolle tibi*»³. En el fondo de la escena se identifica la Puerta del Puente, la estatua del Arcángel y el alminar de la Mezquita, como elementos singulares y simbólicos de la ciudad, defendidos por San Rafael, que parece advertir al Guadalquivir –en su nacimiento– de cuáles son sus límites.

La segunda imagen (fig. 1.18.b) también representa al Arcángel San Rafael, aunque en este caso, es una representación con un sentido supersticioso más que de equilibrio entre Ciudad y Río, donde se hace un oración por la presencia de peces en el Guadalquivir. De nuevo se aprovecha el telón de fondo del grabado para insinuar la ubicación cordobesa, incluyendo siluetas tan identificables como la del Puente Romano o la de la serranía.

³ En un pasaje del Génesis, el rey de Sodoma le dice a Abraham esta frase que se traduce por «Dame las personas y quédate los bienes».

1.1.13 El territorio fluvial como frontera



Figura 1.19: Sin título (ca. 1931-1935), tinta china, gouache y lápiz sobre papel. Autor: Antonio Rodríguez Luna (Montoro, 1910 - México, 1985). Fuente: Centro Andaluz de Arte Contemporáneo, CAAC. Recuperado de http://www.juntadeandalucia.es/cultura/caac/coleccion/artistas/img/rod_cgr.htm, accedido en 2012.

El escenario territorial del río Guadalquivir tiene multitud de significados y acepciones; ha sido lugar de peregrinaje de multitud de civilizaciones que han establecido lazos con él, fundando asentamientos, fundamentalmente para aprovechar sus grandes riquezas naturales y minerales. Todo esto favorecido por la capacidad del propio río para ser remontado aguas arriba hasta prácticamente la ciudad de Córdoba. Este río que discurre a través de los límites de Sierra Morena, frontera territorial y geográfica con el resto de la Península, como ya se ha comentado, lo que en muchos momentos de la historia lo ha convertido en lugar fronterizo. Muchas guerras y disputas se han establecido a lo largo del cauce; desde el acecho de César a Córdoba, durante las guerras pompeyanas, acampado al otro lado del río para vadearlo y arrasarlo la ciudad; la ruptura del Califato y la presencia del río como límite simbólico de civilización cristiana y musulmana durante muchos años; también en la Guerra Civil tienen lugar grandes enfrentamientos. En la representación de Rodríguez Luna (nacido en Montoro), se puede observar una escena que habla del destino, de separación familiar, del arraigo, y, sobre todo, del río como frontera bélica, el secuestro de vidas, el destierro de personas, así como, el destino coartado, representado proba-

blemente, por la estrella fugaz negra que es amarrada por un rígido bastión que secuestra a una mujer manteniéndola en el sitio, que no lugar, donde es obligada a permanecer.

1.2 La esencia de Córdoba. Simbolismo y proyección, “escena dura”

Componen este apartado, un conjunto de testimonios de sabios literatos que, como visitantes, refugiados o como cordobeses, han hecho alguna aportación intelectual de relevancia que pueda ayudar a comprender y entender mejor el espesor de esta ciudad.

Acerca de este “espesor” ayuda a comprenderlo la reflexión que hace Ortega y Gasset (1998) en “El Espectador” sobre Córdoba:

“Es Córdoba una de las ciudades del mundo cuyo subsuelo es históricamente más rico. Bajo la humilde y quieta población actual descansan los restos de seis civilizaciones: romana, gótica, árabe, hebrea y española, clásica y romántica. Cada una de ellas se puede resumir en un nombre máximo: Séneca, Álvaro⁴, Averroes, Maimónides, Góngora y el Duque de Rivas; ¡qué espléndido enjambre de incitaciones punzantes como espuelas o como abejas! Todo ese enorme tesoro de vitalidad ejemplar yace sepulto bajo la inercia instalada en la superficie. Diríase que Córdoba es un rosal que tiene al viento la sórdida raíz y da sus rosas bajo tierra.”

El Espectador, Ortega y Gasset (1998).

En este caso, se trata de la búsqueda de argumentos esenciales, que tengan que ver con la Córdoba que hay bajo el suelo y su subconsciencia latente, para hacerlos emerger hasta nuestros días, para alimentar su “permanencia fluvial”.

Decía Moneo (2003), refiriéndose a la búsqueda de lo intrínseco de cada ciudad:

“Ante una reflexión como la presente, se hace necesario tomar partido, y en mi caso, opto claramente por mantener el valor intrínseco que la ciudad antigua tiene, insistiendo en mi deseo de que el mundo que ahora construimos mantuviera vivos los atributos de la realidad que entendemos como pertenecientes al pasado. La ciudad puede que haya dejado de ser protección (geografía), mercado (economía) o escenario (cultura) en el que se lleva a cabo la lucha por la vida (historia), pero es aún el lugar, o así lo entiendo al menos, en que sentir la “proximidad” y la presencia de los otros; esto es algo de lo que nunca se podrá prescindir ni olvidar”.

Seis apuntes discontinuos sobre la ciudad, Moneo (2003).

Sin pretender ser exhaustivos, se presenta a continuación un recorrido intelectual, a través de una serie de aportaciones/reflexiones de destacados autores –unos cordobeses y otros que han vivido y/o visitado Córdoba–, para poder con su ayuda, dibujar la esencia de Córdoba.

Así, Lucio Anneo Séneca (4 a.de C-65 d.C.) dentro de un corpus epigramático⁵, habla de Córdoba en “De se ad patriam”, en el que el poeta se dirigía a su ciudad, Córdoba, a fin de rogarle que se vistiese de luto con las cenizas de su vate:

Córdoba, suelta tu cabellera y cubre triste tu rostro;
llorando, a mis cenizas tu sacrificio ofrece.
Ahora lejana, Córdoba, llora a tu vate;
Córdoba, triste no más en otro tiempo:
[...]
De él a su patria, Séneca.

Según Séneca, sólo Córdoba puede entenderle, puesto que ha padecido las luchas de las guerras entre pompeyanos y cesarianos, quedándose en

⁴ Se refiere a Paulo Álvaro Cordubense, más conocido como Álvaro o Álbaro de Córdoba (Córdoba, ¿800? - †861) fue un erudito bíblico, teólogo y poeta mozárabe de Al-Ándalus. Fuente: <http://es.wikipedia.org>

enjambre de incitaciones punzantes (referido a las aportaciones que han dejado los grandes escritores “cordobeses” de cada época).

⁵ de autoría auspecta, que la mayoría de investigadores atribuyen a Séneca



Figura 1.20: Fotografía de la Puerta del Puente, al desembarcar, desde el puente Romano.

Se puede observar en la seneca, al igual que su ciudad, es condenada a muerte izquierda (hacia Campo Santo) En el año 37 d.C. Calpurnia para entrar en Córdoba, y asciende al poder y condena la derecha para ir a Madrid, a muerte a Séneca, aunque se lo que enfatiza la imagen de salva, gracias a sus contactos Córdoba como ciudad de paso. en Roma. Posteriormente, en Fuente: Colección Luque Escríbel año 41 d.C. tras la llegada baño. Archivo Municipal (sign. de Claudio, Séneca vuelve a C83-492/E778). Ayuntamiento ser condenado a muerte, pero de Córdoba. finalmente es desterrado a Córcega, donde permanecerá durante ocho años.

Córdoba, opulenta

una posición intermedia, en la que, finalmente, César asedia la ciudad y la arrasa al considerar que todos los cordobeses estaban afiliados al bando pompeyano⁶.

Borges muestra su agradecimiento en sus obras por la existencia histórica y permanente de las figuras de Séneca y Lucano,

[...]
por Séneca y Lucano, de Córdoba
que antes del español escribieron
toda la literatura española

[...]
Otro poema de los dones, Borges.

El poeta hispano-romano Marcial escribió unos versos en elogio de Córdoba y de su río :

En las campiñas de Tartesia donde
Córdoba la opulenta se complace
del pacífico Betis en la orilla,
un alcázar espléndido se encumbra,
cuyo esplendor conoce todo el orbe.
Marcial.

Otro de las grandes personalidades de Córdoba fue Osio (256-357) durante el reinado de Constantino el Grande, alcanzando la fama en el extenso y

vasto Imperio Romano. Fue el primer Obispo de Córdoba, destacó por su papel muy importante en el Concilio de Nicea en el que se sientan las bases de la catequización del Imperio Romano (Clementson, 2008).

La proclamación del Califato en 929, trae un extraordinario período de esplendor a la lírica árabe andaluza. Con Abderramán III (912-961) y posteriormente, con su hijo el sabio bibliófilo Al-Hakam II (961-976). Córdoba se constituye en un decisivo foco de irradiación cultural por todas las latitudes de Al-Andalus.

Córdoba, foco de irradiación cultural

La experiencia andalusí desarrolla la cultura de la tolerancia, y Córdoba ocupa un espacio indiscutible, en lo universal y en el diálogo cultural ininterrumpido. Se ha hablado de Córdoba eterna refiriéndose a una sociedad, a una civilización que ha sido capaz de dialogar interculturalmente durante un largo período de su historia; convirtiéndose en foco de irradiación hasta nuestros días.

Las dos orillas, el diálogo tras-mediterráneo..., son cuestiones que han marcado a Córdoba como referente del diálogo intercultural, fundamentalmente, desde la época califal, así como, por la influencia que ha tenido el pensamiento de Averroes. En efecto, se puede decir que, el paradigma de Córdoba representa en concreto esa cuestión, lo que sucedió en Córdoba y lo que aconteció en esos momentos. Se utiliza esa expresión que se utiliza en la tesis, coexistencia, relación –no es una integración total en muchas ocasiones– pero sí una existencia.

Es oportuno empezar con la visión que da Muñoz Molina (1994) de Córdoba porque en los pocos días que estuvo visitando la ciudad, observa elementos interesantes de la misma en la novela «Córdoba de los Omeyas», en la que se perfila una imagen de la ciudad, a partir de la cual, se puede ir configurando su esencia, la siguiente cita resume la idea:

ciudad de tránsito

“Córdoba, ciudad de tránsito para el nomadismo del autocar, solo entreabre parcialmente su absoluta belleza a quien la recorre sin apuro, a quien descubre en cada calle la tapia hermética de un convento o las columnas de la fachada de un palacio abandonado, o un patio que exhala una frescura de pozo bajo el agobio del calor, o una plaza sin nadie donde hay estatuas romanas sin cabeza y columnas taladas como anchos troncos de árboles”.

Córdoba de los Omeyas, Muñoz Molina (1994).

Y continua diciendo:

“Córdoba es una ciudad tan llana que solo se la puede dominar entera desde la altura de sus torres, desde la cima barroca del campanario de la catedral. Solo desde allí se descubren sus jardines escondidos, la monotonía ocre de los tejados entre los que se abre el rectángulo de un patio, la extensión blanca del caserío que se prolonga hasta la orilla del Guadalquivir y hacia las primeras estribaciones de la sierra [...] Córdoba, lejana y sola, ofrecida y ausente, es a la vez un reducto no vulnerado de la vida y un laberinto de la literatura”.

Córdoba llana

laberinto de la literatura

Córdoba de los Omeyas, (Muñoz Molina, 1994, p.31).

Córdoba opulenta, Córdoba bien cargada-dotada de fuerza, de unas arquitecturas y de una presencia.

Para ello, se ha hecho una selección de autores árabes, por la influencia que tuvieron sus obras en la creación de la imagen de Córdoba. Entre estos destacamos:

Ibn Hazm (994-1063), eminente polígrafo de gran originalidad autor de más de 400 obras sobre materia jurídica, histórica, filosófica y teológica; en ellas muestra la turbulenta época, tras la destrucción del Califato. Su libro *El collar de la paloma*, es según su traductor «la Vita nueva de Andalucía...>>, pasó de Córdoba a inspirar la «gaya ciencia» provenzal de Guido Guinizelli (maestro de Dante), al igual que Aristóteles saltó a Europa desde los comentarios cordobeses de Averroes.

[...]

«El poeta Yüsuf ibn Hârum, más conocido por al-Rammadi, pasaba junto a la Puerta de los Drogueros de Córdoba, que era el sitio de reunión de las mujeres, cuando vio una muchacha [...] Dejó entonces el camino de la Mezquita y se puso a seguirla: ella tiró hacia el Puente y lo cruzó camino del lugar que llaman el Arrabal»

El Collar de la Paloma, Hazm (2010, pp.128-129)

Ben Zaydún (1003-1070) poeta que cantó la caída y ruina de su patria y evocó los derruidos palacios de su ciudad Omeya.

-Maimónides (Córdoba 1135-1204). Médico, rabino y teólogo, en su juventud en Córdoba estudió la Torá, matemáticas, filosofía y física, en 1171 se establece en el viejo Cairo, allí recibe el título de jefe de la comunidad judía y ejerció de médico en Saladito (Clementson, 2008).

-Averroes (1126-1198). Maestro de filosofía y leyes islámicas, matemáticas, astronomía y medicina; representa como pocos el valor humanístico de al-Andalus: su tolerancia. Su obra supuso el acercamiento definitivo de la sociedad andalusí a los clásicos, más concretamente a la obra de Aristóteles (Clementson, 2008). El amor y la nostalgia que siente por Córdoba se puede resumir cuando dice:

A toda Andalucía la amo en tu nombre, Córdoba. Cuando estuve lejos de tí, todo me parecía extranjero, y extranjero yo mismo.

Averroes.

Pablo García Baena, en su libro “Córdoba”, también se hace eco de esa herencia del pasado, cuando dice:

Respira aun Córdoba de Averroes el esplendor pasado, y el fasto cortesano, para el árabe sobrio, quedará reducido al patio y el arriate de geranios, al pozo de aguas dulces, al entrevolar de unas palomas.

[...]

Sobre los arcos califales se levantaron las nervaduras góticas, las cornisas del Renacimiento, la gloria de nubes del barroco; pero bajo la tracería de lo árabe están cegados los baptisterios visigodos, los atrios romanos, el pedernal rudo de lo ibérico, firme como la raíz bajo tierra augusta.

[...]

De todas esas sabias se nutre como una rara flor hermosa Córdoba. Es un injerto delicado donde cada pueblo puso su colectiva sabiduría, su arrogancia vehementemente, su ara movable para los dioses múltiples.

Córdoba, García Baena (2009, pp.42).

En uno de los capítulos del *El Aleph*, Jorge Luis Borges (2011), sorprendiendo al filósofo (Averroes) cuando escribe en el entorno de su casa recuerda:

“Abajo estaban los jardines, la huerta; abajo el atareado Guadalquivir, y después la querida ciudad de Córdoba, no menos clara que Bagdad o El Cairo,

ciudad de “raíz” firme

Córdoba, rara flor hermosa

Córdoba, no menos clara que Bagdad o el Cairo

como un complejo y delicado instrumento. Y alrededor, se dilataba hacia el confín, la tierra de España”.

“La busca de Averroes”, Borges (2011, p.117).

y destacando la importancia del río en la ciudad continua hablando en boca del filósofo: “Era absurdo que un hombre ante cuyos ojos se dilataba el Guadalquivir celebrara el agua de un pozo”.

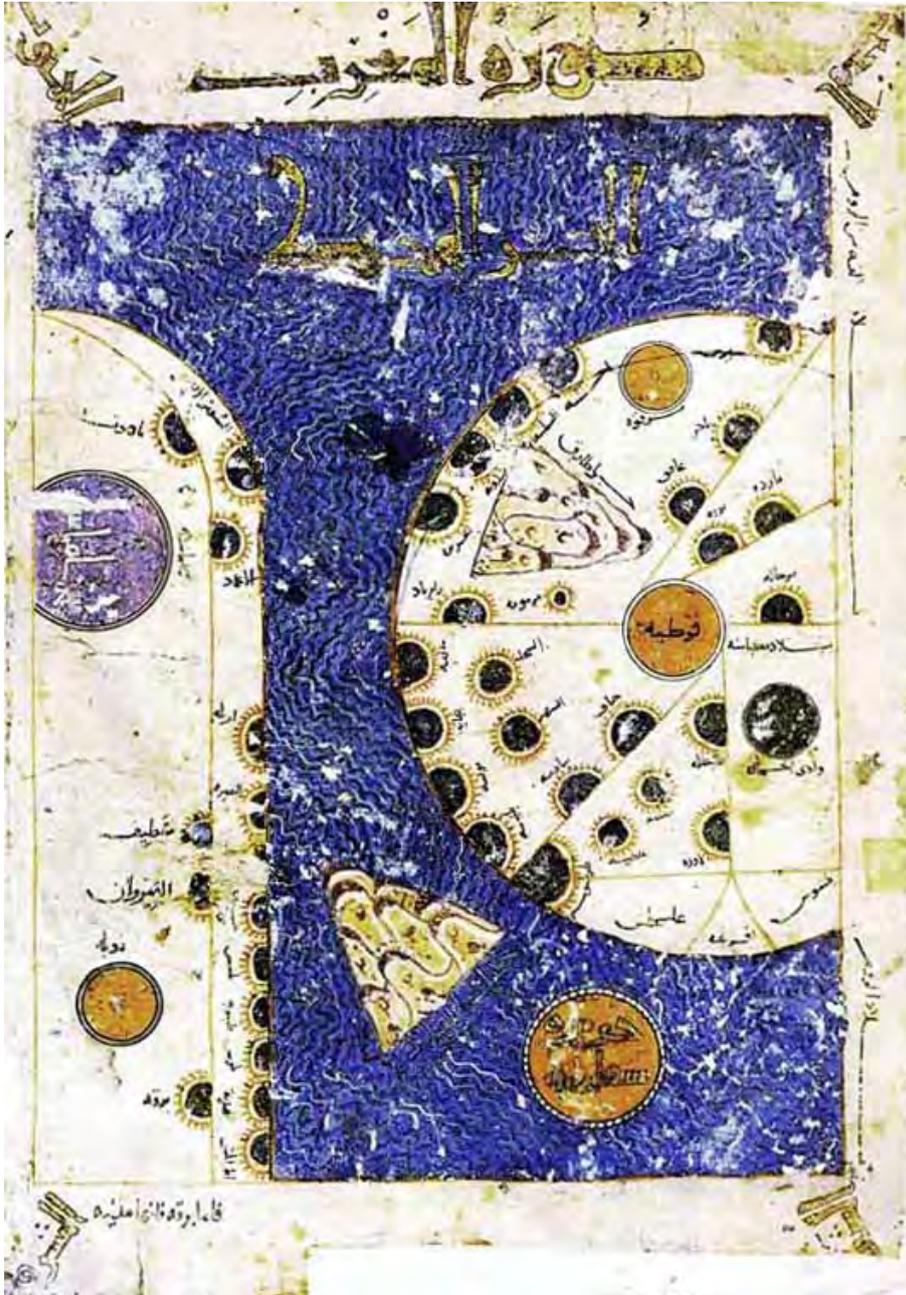


Figura 1.21: Mapa titulado *Surat al gharb* (Imagen de Occidente), 1194. Se observa la relevancia de Córdoba en el círculo central de la Península, con el Atlántico en posición superior y el Mediterráneo en la inferior.

Se pueden observar (según transcripción hecha en el foro de debate de la web museoimaginadodecordoba.es) otras ciudades del entorno como: Málaga, Gibraltar, Sidonia, Mérida Murcia, Valencia, Algeciras, Sicilia, Mallorca, Cairouan, Silyimasa (en Mali), Toledo, Tarazona, Gafiq (Belalcázar), Sicilia (en el medallón rojo, abajo, en el mar), Francia. También hay dos zonas marcadas como “país de los cristianos”, una (*Bilad al rum*, país de los cristianos; y otra *Biladkanat al rum*, país que fue de los cristianos).

Fuente: *Monumenta cartographica Africae et Aegypti*, príncipe Kamal (1987), recuperado de <http://museoimaginadodecordoba.es/2009/tres-manuscritos-de-la-biblioteca-de-a>

Los aspectos más comunes que definen la imagen de la ciudad por los autores que hemos revisado, se refieren al esplendor de Córdoba, su relevancia, su influencia; la riqueza de sus tierras; el Guadalquivir. Pero tal vez, el reconocimiento más universal que tiene la ciudad y que ha perdurado hasta la actualidad, lo sintetiza muy bien, Muñoz Molina cuando dice:

La Córdoba de los Omeyas es un laberinto de callejones y columnas y palacios cerrados y también de rostros y de idiomas, una ciudad “mestiza” donde los cristianos y los judíos hablan y escriben en árabe aunque sigan conservando su lengua [...]

“Córdoba de los Omeyas”, Muñoz Molina (1994, p.83).

Pero ya escribió Ibn Jaldún que “el porvenir de las ciudades y de las dinastías es la segura decadencia” (Muñoz Molina, 1994, p.84).

“El cruce de fronteras y el paradigma. Córdoba”

Ramin Jahanbegloo (2007, pp.63-70) en el “Elogio de la diversidad”, titula uno de sus capítulos: “El cruce de fronteras y el paradigma Córdoba”, empieza situando que todas las sociedades que se originaron a partir de la región mediterránea parecen compartir una herencia triple. La primera es la herencia de una fe monoteísta que cree en la revelación reflejada en una escritura. El segundo componente, es griego y romano. La tercera es la Europa moderna representada por la Ilustración. Y más adelante continua diciendo:

experiencia andalusí desarrolla la cultura de la tolerancia

“Creo que uno de los ejemplos de alianza mediterránea que desarrolló una cultura de la tolerancia en tanto que pilar filosófico y político para el diálogo intercultural fue la experiencia andalusí. Esta sociedad permitió un espacio para lo universal y también para lo particular [...] la ciudad musulmana de Córdoba era la ciudad más avanzada de todo el continente [...] la experiencia de Córdoba aparece con toda su lucidez y con sorprendente oportunidad”.

Córdoba, espacio para lo universal

diálogo cultural ininterrumpido

En el prólogo de el “Elogio de la diversidad” (Jahanbegloo, 2007, pp.9-13), Juan Goytisolo afirma que: “Un diálogo cultural ininterrumpido puede cambiar el planeta entero: el paso de un mundo cerrado de certidumbres a un mundo infinito de interrogantes”.

“Córdoba eterna”

En este mismo sentido, Antonio Gala (1997) habla de la “Córdoba eterna”, insistiendo en la relación, el mirarse, los ciudadanos... y la ciudad expresándolo poéticamente:

Córdoba, como Atenas y Florencia

“A una ciudad la hacen los ciudadanos, y a ellos pertenece; pero también es cierto que la ciudad es la que configura a los que en ella viven, y ellos quienes pertenecen, de alguna forma a ella [...] Cada ciudad tiene una cultura distinta, que consiste en el reconocimiento y cultivo de su característica personalidad, o sea, de su historia, sus costumbres y su actitud vital, y de sus rincones, sus patios, sus cúpulas y tránsitos: de su alma y su cuerpo. [...] De ahí que lo que Córdoba –y otras muchas ciudades– debería entender como progreso es reconstruir sus ruinas, mirarse en ellas y aprender su lección [...] ciudades que nacen para aportarse y ser al mismo tiempo aportadas en un enriquecimiento de la humanidad [...] Córdoba ha hecho por el ser humano tanto como Atenas, tanto como Florencia [...].

Córdoba eterna, Gala (1997).

las dos orillas del Mediterráneo

Por otro lado, Desrués (1997), en el artículo “Un foro de reflexión entre las dos orillas del Mediterráneo: Iniciativa desde Córdoba”, tras hablar del déficit de conocimiento mutuo entre las poblaciones de ambas orillas, propone que:

diálogo transmediterráneo

“Córdoba se consolidara como foro permanente de debate [...] para que estos encuentros se conviertan en un espacio abierto al diálogo transmediterráneo [...] Ante la proliferación de los esquemas simplistas y reduccionistas parece necesario vertebrar en Córdoba un foro permanente de debate y reflexión que facilite las relaciones de buena vecindad de ambas orillas”.

Thierry Desrues (1997).

El profesor Andrés Martínez Lorca comenta que “la contribución de Averroes a la cultura europea de la Edad Media y el Renacimiento se puede resumir en: el racionalismo filosófico, la vuelta al naturalismo de Aristóteles (filósofo casi desconocido hasta entonces), un humanismo de matriz islámica y la separación entre filosofía y religión”. La admiración que suscitó en Dante Alighieri, y el genial pintor Rafael Sanzio que lo incluyó entre las máximas figuras del mundo antiguo en su famoso fresco *La Escuela de Atenas* de los *Museos Vaticanos* (VV.AA., 2011).

Córdoba, que a su noble herencia romana unió más tarde el esplendor del califato, se distinguió en la Edad Media por ser un faro de cultura y tolerancia (VV.AA., 2011).

En “La feria de los discretos” Baroja (2013) deja un testimonio de la vida y costumbres de los cordobeses, su ciudad, sus calles, plazas, fuentes, tabernas. De esta obra han salido refranes, tipismos, el cordobés, como diferente. Y hablando de Córdoba la compara con otras ciudades españolas:

[...] pero Córdoba, no, Córdoba es una e indivisible; Córdoba está en su propia salsa. Esto es un pueblo.

La feria de los discretos, Baroja (2013).

También, Azorín (2010), en “España” escribe un apartado llamado “Horas en Córdoba”, donde queda impactado por el aire de la ciudad:

He comenzado a recorrer callejuelas retorcidas y angostas. Córdoba es una ciudad de silencio y de melancolía. Ninguna ciudad española tiene como ésta un encanto tan profundo en sus calles [...] Las calles se enmarañan, tuercen y retuercen en un laberinto inextricable.

España, Azorín (2010).

Carlos Castilla del Pino (2005), expresa de manera todavía confusa, dado que acababa de llegar a la ciudad, las distintas Córdobas que veía en sus paseos, siguiendo uno de los itinerarios barojianos, mostrando lo que sintió cuando llegó por primera vez a esta ciudad, en su libro autobiográfico:

Tuve la impresión de que Córdoba era en realidad un conjunto de Córdobas, porque de no ser así, ¿cómo dar una unidad a lo que había visto de la Magdalena, Ravé, Siete Revueltas, por un lado; por otro, plaza de Orive, Santa Marta, Mateo Inurria; o Encarnación Agustina, calle de la Palma, del Duque de la Victoria; o la plaza de la Corredera y la de la Almagra, y ahora todo es un recinto tan dispar? Había que recorrer esta ciudad paso a paso. En aquel momento tenía una confusa, desorientada y parcial noción de la misma. Pero lo que había visto me parecía fascinante: una ciudad extraña, en el fondo como si fueran muchas, pequeñas pero autosuficientes, ciudades adosadas, viejas medinas moras con su vida propia, vecinas unas de otras, pero cada una, sin embargo, al margen de las demás [...] Lo que sí revela es la fascinación que me produjo la ciudad en la que cada día descubría, calles, casas, palacios, iglesias, ermitas, conventos.

Casa del Olivo, Castilla del Pino (2005, pp.30-70).

Y es en Córdoba de Gala, quien define, su autor, la ciudad de Córdoba, a la que le pesa su glorioso pasado, con la que siente que forma parte de ella

Córdoba es para mí la ciudad soñada: esa ciudad que yo me paso la vida

Los encuentros Averroes nacieron en 1994 en Marsella por iniciativa de Thierry Fabre y del entonces presidente del Institut du Monde Arabe, Edgar Pisani. A lo largo de sus 17 ediciones celebradas, estos encuentros, se han convertido en un referente cultural euro-mediterráneo. En 2009 se unió Rabat a este proyecto. Y en 2011, llega Averroes a su ciudad natal. La internacionalización de estos Encuentros, Marsella-Rabat-Córdoba, responde a su vocación de favorecer el entendimiento a través de la expresión libre, contrastada y diversa de sus múltiples participantes (VV.AA., 2011). faro de cultura y tolerancia



Figura 1.22: Averroes, en un fragmento del fresco *La escuela de Atenas*, de Rafael.

Fuente: Museos Vaticanos. Recuperado de http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Averroes_closeup.jpg

Córdoba es una e indivisible
Córdoba está en su propia salsa
ciudad del silencio y la melancolía
Córdoba como conjunto de Córdobas

ciudades adosadas... vecinas
unas de otras... al margen de
las demás

ciudad soñada

Córdoba, como Atenas y
Florencia

echando de menos, que alguna vez, cuando vengo aquí, empiezo a echar de más; y que si no existiera habría tenido que inventármela [...] Hay ciudades que nacen para ser vistas como Venecia; hay ciudades que nacen para engendrar ciudades, como Roma; hay ciudades que nacen para aportarse y ser al mismo tiempo aportadas en un enriquecimiento de la humanidad. Córdoba ha hecho por el ser humano tanto como Atenas, tanto como Florencia. Ser de Córdoba es una de las pocas cosas importantes que se pueden ser en este mundo.

Córdoba de Gala, Gala (1993, p.21).

Pero es en la poesía donde de nuevo la ciudad va a alumbrar a sus más luminosas figuras:

Guadalquivir, Rey de los otros

La gran figura literaria de la época, un auténtico genio de la expresión poética es Luis de Góngora. Su fábula de Polifemo y Galatea y sus Soledades, son dos auténticos monumentos de la poesía, de extraordinaria proyección e influencia en el ámbito de nuestra cultura (Clementson, 2008, pp.68).

«Rey de los otros, río caudaloso», así comenzaba don Luis de Góngora su soneto dedicado al Guadalquivir, texto en el que alababa, entre otras bondades, el importante caudal de agua que llevaba el *Betis*. Y también a la importante cantidad de agua que arrastraba su corriente se refiere en “El caudaloso río”:

En el caudaloso río
Donde el muro de mi patria
Se mira la gran corona
Y el antiguo pie se lava,
Desde su barca Alción
Suspiros y redes lanza,
Los suspiros por el cielo
Y las redes por el agua,

Y sin tener mancilla
Mirábale su Amor desde la orilla.
[...]

En el caudaloso río, Luis de Góngora y Argote (1581)

Guadalquivir, gran rey de
Andalucía

Muy conocido es también su soneto dedicado a Córdoba, del que dice: “Este soneto lo escribí estando de viaje en Granada, dedicándoselo a toda la gente de mi tierra, a que en ese momento los añoraba. Fue mi primera obra maestra, y para mí, personalmente, la más emotiva que he hecho en toda mi vida”

¡Oh excelso muro, oh torres coronadas
De honor, de majestad, de gallardía!
¡Oh gran río, gran rey de Andalucía,
De arenas nobles, ya que no doradas!
[...]
Ver tu muro, tus torres y tu río,
Tu llano y sierra, ¡oh patria, oh flor de España!
A Córdoba, Luis de Góngora y Argote.

De este recorrido se reúnen el conjunto de mensajes que merecen permanecer durante las reflexiones que la presente investigación abordará a lo largo de los siguientes pasajes.

Así, cuando se habla de “Córdoba llana” no se hace en un sentido topográfico estricto sino que se refiere al hecho de que al no ser muy altas las casas cordobesas, cualquier tejado o torre campanario nos ofrecerá una vasta panorámica de la ciudad y su entorno territorial; que al mencionar “ciudad de tránsito” estamos abarcando una gran riqueza de matices porque no sólo nos referiremos a la ciudad de paso obligado por su enclave estratégico sino también al paso de testimonios, culturas y civilizaciones que ha observado Córdoba a lo largo de su milenaria historia. Sobre lo del marcado carácter de ciudad de tránsito recordaremos esa señalización (fig.1.20) que hasta hace no tantos años a la salida del puente romano, frente a la mismísima Puerta del Puente, nos indicaba hacia la izquierda ¡el camino hacia Córdoba! en oposición a la dirección Madrid hacia la derecha. Esto nos ayuda a comprender comentarios que veremos posteriormente de vecinos de la zona sur de la ciudad que cuando tenían que cruzar a la otra orilla decían aquello de “voy a Córdoba”, reconociendo de forma inconsciente que no consideraban estar viviendo en Córdoba. La ciudad moderna que se despega de sus murallas sigue considerando que Córdoba se restringe al ámbito delimitado por la Medina y la Ajerquía y que las nuevas extensiones de vivienda obrera de emergencia tanto al norte del ferrocarril como al sur del río eran otra cosa. Sensación que captaron autores como Castilla del Pino quien cuando se instala en la ciudad, ya desde sus primeros paseos, nos hablará de una Córdoba como conjunto de Córdobas.

Al hablar del “laberinto de literatura” estaremos haciendo alusión a todo un entramado de literatos que arranca en los propios Séneca y Lucano de quienes algunos llegaron a decir que ya escribieron en castellano a pesar de no llegar a hacerlo realmente. Y es que será posible reconstruir la esencia de la ciudad mediante un repaso a todo el entramado de la literatura española. Añadiremos a Pío Baroja y a otros autores antiguos al mencionado Castilla del Pino como intelectos que deambularon por la ciudad y percibieron las costumbres, expresiones, zonas de reunión e incluso horarios de los vecinos de cada uno de los barrios. Aún hoy día podemos decir que la gente de Córdoba no tiende a moverse mucho de su barrio.

Mencionaremos la “ciudad soñada” como aquella que se echa de menos cuando se la recuerda cuando se ha abandonado aunque en el otro extremo habrá autores que digan que a este echar de menos cuando se está fuera seguirá un echar de más cuando se lleva tiempo viviendo en ella. Otros como Gala la han asemejado con Atenas o Florencia como cuna de conocimiento y fuente de aportaciones a la humanidad y la construcción de entelequias.

En cuanto a la ciudad de los Omeyas como crisol de civilizaciones, se hablará de “Córdoba rara flor hermosa” refiriéndose a esa salvia, a esa energía, a ese conjunto de ligaduras tan diferentes, de diversas culturas que se entrelazan y que han fluido de unas a otras y que es difícil entender y comprender. Así por ejemplo, Borges escribirá también “Córdoba no menos clara que Bagdad y el Cairo” citando otras ciudades que han tenido un periodo orientalizante y que tienen mucho de lo clásico, de lo puro, de la claridad, con lo cual tienen ese doble acento entre lo geográfico, lo topológico y lo orgánico.

“Córdoba en su propia salsa” insinúa la personalidad de la ciudad y

la diferencia con respecto a otras ciudades. “Ciudad del silencio y la melancolía” dibuja una ciudad apacible, serena con muchos lugares para el recogimiento, algo que también viene de la época conventual, de esas plazas y lugares que han sido durante muchos años inaccesibles o pertenecientes a un grupo de vecinos muy cerrado, la ciudad de las colaciones.

Pero también hay una Córdoba como ciudad de destino, ya que también ha sido lugar de afluencia en ese cruce de caminos que decíamos antes, algo que coincide principalmente con el esplendor califal o a la Córdoba de la Bética romana de grandes riquezas convertida en nodo territorial. En ese sentido retomaremos la Córdoba como faro cultural, toda esta entelequia que se va construyendo, y que en uno de los momentos más álgidos del califato, durante el siglo X, lleva a Abderramán III y posteriormente Al-Hakam II a compilar y traducir prácticamente todos los textos griegos, latinos y árabes generando una mezcla de conocimientos sin parangón en la Europa de la época, destacando filósofos y pensadores como Averroes, Maimónides, etc. los que destilan toda ese conjunto de paradigmas y los proyectan finalmente a la humanidad

El Guadalquivir soberbia y arrogante, la rotundidad de su paso y de su cauce, la grandeza de permanecer junto al Guadalquivir, todo sacado de expresiones, de literatura, de textos algunos de viajeros, pero la mayoría de personas que observan y contemplan el Guadalquivir y el territorio del Guadalquivir en Córdoba. La grandeza de permanecer junto al Guadalquivir referido a ese privilegio de hacer o de permanecer allí cerca.

1.3 *La expresión de lo cotidiano. La «escena blanda»*

En este punto presentaremos una colección de escenas de la vida cotidiana cordobesa en torno al río. Se han podido clasificar una serie de usos que durante siglos han estado asociados al Guadalquivir pero que, curiosamente en la actualidad, están extinguidos cuando no prohibidos; hablamos de los molinos ya sea para la molienda del grano o adaptados para abatanar la piel, de ganadería que se alimentaba con la vegetación ribereña, de la pesca y la caza, del remo –ya sea como ocio o como importante medio de transporte– y del nado en unas aguas cuya contaminación actual hace que sea una actividad prohibida. Sí se han mantenido, aunque adaptadas a las nuevas épocas las actividades deportivas y sobre todo el ocio y los festejos, muy propios de los meses más cálidos donde la población busca el frescor del río. Aunque la actividad más imperecedera es el paseo, la contemplación y en general el río como lugar de encuentro.

Se puede suponer también que las orillas fueran utilizadas como espacio de ocio, descanso y contemplación; en otros tramos, el continuo ir y venir de personas y animales, el tráfico de barcas, el funcionamiento de las industrias, el ruido provocado por las ruedas hidráulicas debieron convertir dichas orillas en un lugar bullicioso y animado, al menos durante determinadas horas del día. Córdoba de la Llave (1993, p.35)

El Guadalquivir, tuvo una gran relevancia en la vida de la ciudad desde sus inicios, desarrollándose una serie de actividades ligadas al aprovechamiento y uso del agua. Ricardo Córdoba de la Llave (1999, p.225), describe de forma rigurosa, muchos de los usos y actividades que se realizaban en el río:

«El río Guadalquivir constituyó durante la Edad Media un ámbito de intensa actividad urbana; sus orillas, alejadas del silencio y la marginalidad que las caracterizan en la actualidad, fueron protagonistas de un continuo ir y venir de hombres y mujeres que convirtieron al río en una auténtica arteria urbana, en un espacio de explotación natural (pesca, caza, extracción de la madera, del mimbre) de uso industrial (con el establecimiento de molinos de harina y papel, batanes de paños, lavaderos de lana, tenerías y alfares), de tráfico comercial (por donde circulaban las barcas que enlazaban Córdoba y Sevilla y los pinos procedentes de las Sierras de Cazorla y Segura) y de uso cotidiano (donde las mujeres lavaban la ropa, los aguadores cogían agua o los vecinos paseaban sobre las azudas, contemplando el intenso verdor de sus riberas.

[...] Ahora bien, la progresiva pérdida de importancia de la ciudad que se va dando, produce el deterioro del entorno fluvial, y, desaparecidas las actividades del río –pesca, transporte de madera y molienda–, junto a la llegada del ferrocarril al norte de la ciudad, acaban por relegar al río como un espacio de peligro y traseca de la ciudad. Desde hace años es frecuente escuchar que Córdoba vive de espaldas a su río y que las orillas del Guadalquivir constituyen un lugar marginal de la ciudad, despoblado, hacia el que nadie se vuelve y del que no se hace ningún aprovechamiento urbano. Esta situación actual es consecuencia de las transformaciones urbanísticas y económicas sufridas por Córdoba desde fines del siglo XIX». Córdoba de la Llave (1999)

En esta misma línea, observando el Guadalquivir, Juan Bernier escribió:

«El andaluz, el tartésico río de olivo y del álamo. Donde nada el albur, la tenca, la saboga; donde el barbo y la anguila; donde osan el sábalo y el sollo,

emigrantes de mar. Donde la charca cría el blanco pez, la molinera, la lacha y lucio carniceros. Donde la grama del soto abriga el tordo músico y el pitirrojo; donde el álamo, la pizpita y la oropéndola; donde el tarajal, la carruca; donde la adelfa, la mofacila de azul garganta...»

Córdoba, tierra nuestra, Juan Bernier Luque (1980).

Se presentan, a continuación, una serie de relatos sobre la vida cotidiana asociada al río, escenificando el estrecho vínculo que ciudad y río son capaces de desarrollar como reflexión para los usos que en un futuro pueda volver a albergar.

1.3.1 Ganadería, caza y pesca en las riberas, la subsistencia

Una descripción del aprovechamiento del río, lo encontramos en el siglo XV en el manuscrito de Jerónimo, citado por Nieto Cumplido (1973, p.59):

«[...] el gran Betis, río famoso que corre a su lado, excusa muchas veces la carencia de peces marinos proporcionando alimento a los ciudadanos con su clientela de excelentes peces».

En cuanto a la ganadería han llegado hasta nuestros días tratados que hablan del tipo y el uso que se le daba a cada especie, e incluso de las enfermedades más comunes que solían padecer. Asimismo no podemos dejar de señalar la especial mención que se hace de los caballos de raza árabe criados en el Guadalquivir.

Cría toda especie de ganado en el número que aproximadamente se demuestra en el siguiente estado.

Ganado con destino a granjería. Vacuno, Yeguar y caballar, Asnal, Lanar estante, Cabrío, De cerda.

Con destino a labor: Vacuno, Yeguar y caballar, Mular, Asnal, Lanar estante, De cerda, Cabrío.

Loa caballos, particularmente los criados en las riberas. del Guadalquivir, se han estimado siempre por los más bien formados y hermosos de Europa. Se distingue esta raza por los caracteres siguientes: cuello grueso, cuerpo corto, anca redonda, estatura no muy grande, miembros fornidos, gallardía y ligereza suma: es decir, que llene todas las bellas proporciones de los caballos árabes de la raza conocida con el nombre de *oel mefki*.

Las enfermedades más comunes de los ganados son pleuresías, pulmonías, gastroenteritis, nefritis, parálisis, tétanos y en el vacuno el lobado.

Ramírez de las Casas-Deza (1857, pp.436-437)

López Ontiveros (1991, pp.100-101) también hace una recopilación de testimonios de los viajeros del siglo XIX y sus impresiones sobre la crianza de animales, en las proximidades del Guadalquivir:

«[...] a veces, al borde de las aguas, una bandada de cigüeñas; en los campos numerosas piaras de cerdos negros: he aquí el paisaje que se ofrece a lo largo del camino. [...] Los cerdos son una de las grandes producciones de la comarca. En el verano, cuando las aguas están bajas y quedan al descubierto numerosas islas en el lecho del río, se conducen a ellas estas piaras donde permanecen todo el día, durmiendo sobre la arena o buscando su pasto entre las ciénagas. Por la tarde, los porqueros, las encaminan a los rediles».

Voyage en Espagne, Poitou (1884, pp.62-63, 65-66).

«A la mañana siguiente renovamos nuestro viaje, temprano cruzando el Guadalquivir [...] Las praderas estaban moteadas con abundante bovino y las orillas del Guadalquivir estaba por todas partes animadas con yeguas y potros. Los guardianes podían verse sentados en un montículo o dirigiendo sus esfuerzos de sus perros, o más aún agarrando a la bestia más cercana por la crin, intentando montarla y cabalgando sobre ellas y como un nómada, para vigilar los desplazamientos de su piara. Los caballos que se crían son lo más hermoso de España. Han sido famosos desde los árabes, que trajeron la casta original para la conquista».

A year in Spain by a Young American, Mackenzie (1829, pp.251-252)

Pero no será solo en crónicas viajeras donde se traten este tipo de usos del río. En *La feria de los discretos*, Pío Baroja incorpora un retrato de la pesca como actividad habitual del río, ya sea a caña desde la orilla o en barcas provistos de redes:



(a)



(b)



(c)



(d)

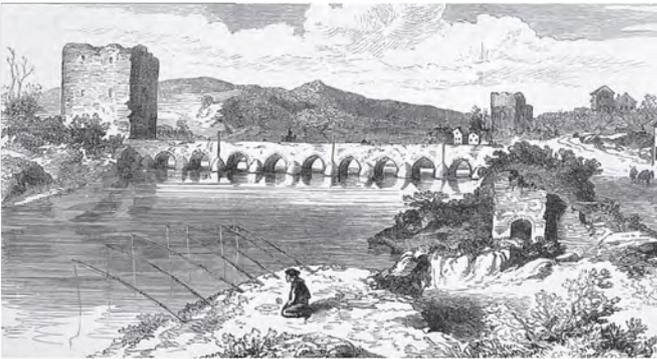
Figura 1.23: (a) Molino de la Albolafia y Alcázar. Desconocido (1832c) recuperado del blog *cordobaenelrecuerdo*. (b) Orillas del Guadalquivir. Romero Barros, R. (1880-1885). Fuente: Red Digital de Colecciones de Museos de España. (c) Sotos de la Albolafia por los 70. Osuna, E. (años 70) recuperado del espacio de eosunao en flickr.com (d) *Vue d'ensemble des vestiges sur la rive du Guadalquivir, des bergers mènent un troupeau de cochons sur la berge*. Henry, M.J. (1897). Fuente: Museo Imaginado de Córdoba.

«Quintín se asomó al pretil del río. Venía el Guadalquivir turbio, de color de arcilla; algunos pescadores, en barcas negras, tendían sus redes en las proximidades de la presa y del molino de Martos, otros de caña, subidos a las rocas del Murallón, esperaban pacientemente a que picasen los sábalos».

Baroja (2013, p.56).



(a)



(b)



(c)

También tenemos constancia, gracias a tratados como los que hemos mencionado para la ganadería, de la gran variedad de peces que el Guadalquivir ofrecía a los pescadores a mediados del XIX:

«[...] en el Guadalquivir se crían barbos, tencas, sabogas, anguilas, albures y en las grandes avenidas suben del mar el sábalo y el sollo (*accipeuser sturio*). En las lagunas y riachuelos se encuentra la locha de charca, y á millares varias especies pequeñas conocidas con los nombres de molineros, peces blancos, etc.»

Ramírez de las Casas-Deza (1857)

Junto a la pesca, las riberas del río sirvieron también como lugar de caza y aprovisionamiento de aves que aprovechaban los humedales para anidar. Esta actividad aparece también testimoniada por el manuscrito de Jerónimo cuando relata que bajo la muralla meridional de la ciudad :

«La arboleda de la ribera y los cañaverales húmedos de la azuda, el junco, la caña y el palomo crecen con tal lozanía... que hacen venir desde remotos lugares innumerables bandadas de toda clase de aves...se produjo también una intensa explotación ribereña de las especies vegetales que florecían en las riberas del Guadalquivir gracias a la humedad proporcionada por el río,

Figura 1.24: (a) *The Great Mosque and the Alcazar* (fragmento). Higham, T. (1844) Fuente: Recuperado del blog *bibliodyssey*. (b) *The Old Bridge* (fragmento). Illustrated London News (1873). Fuente: Recuperado de la web *old-print.com*. (c) Grabado del Paseo de la Ribera (1859) con gente pescando y paseando (fragmento), de autor desconocido. Utiliza el dibujo y encuadre del cuadro de Bossuet de 1840-45? Fuente: Instituto de Hildburghausen, a través del blog *cordobaenelrecuerdo*.

fundamentalmente, junco, caña y mimbre». *Manuscrito de Jerónimo Nieto Cumplido* (1973, p.59)

1.3.2 La industria fluvial, molinos

Asociados al cauce del Guadalquivir en Córdoba existen una serie de instalaciones industriales, muchas de las cuales se remontan a época medieval, entre las que destacan los siguientes usos:

- 1º) para aprovechar la energía hidráulica que las aguas generaban y mediante la cual se dotaba de movimiento al mecanismo que impulsaba la rotación de las piedras de moler para molturar el cereal o la elevación de los mazos que golpeaban paños de lana o pasta de papel; y
- 2º) porque otras industrias tenían mucha necesidad de agua para sus procesos de fabricación como: los alfares, lavaderos de lana, tenerías, etc.»
Córdoba de la Llave (1999, p.228)

Así mismo, todavía se conservan molinos harineros, conocidos en el siglo xv como aceñas por tratarse de ingenios de rueda vertical, que tuvieron gran actividad a lo largo de los años. Los molinos harineros del Guadalquivir garantizaban el abastecimiento de pan a la ciudad en condiciones normales, aunque el suministro peligraba cuando las inundaciones o sequías impedían su funcionamiento. Hasta nuestros días han llegado los siguientes:

- Molino de San Antonio, en la margen izquierda junto a la torre de la Calahorra, que estuvo en uso hasta mediados del xx. Junto a los molinos de Enmedio y el de Pápalo Tierno o Don Tello conforman el conjunto conocido como los molinos del Guadalquivir tantas veces recogido en diferentes grabados y fotografías históricas.
- Molino de Casillas, hoy situado a los pies del puente de Ibn Firnas, fue transformado en 1895 en una pequeña central eléctrica permitiendo que la ciudad cambiara su viejo alumbrado de gas por el eléctrico (Santiago Chiquero, 2011).
- Molino de Martos, en el vértice del meandro de Miraflores, junto a lo que fue conocido como el «bañero de los caballos». Junto al molino de Martos, estuvo la playa artificial que socializó los baños, y que fue suprimida por la peligrosidad de sus aguas contaminadas.
- La noria de la Albolafia, muy cercana al puente romano en su margen derecha, sirvió desde el siglo xii para elevar las aguas del Guadalquivir a las acequias que regaban las huertas y los jardines del Alcázar (Santiago Chiquero, 2011).
- Molino de San José o de Carbonell, junto con el Molino de la Barca los que están situados más alejados de la ciudad aguas arriba del Guadalquivir, dando nombre a varios caminos que desde la muralla de la Ajerquía llegaban hasta ellos.
- Molinos de Hierro y de San Rafael, situados uno a continuación del otro en la orilla izquierda junto al puente de San Rafael.

Figura 1.25: Los antiguos molinos del Guadalquivir.

- a. El río Guadalquivir en Córdoba (molino de la Albolafia). Roberts, D. (1832), Fuente: Recuperado de la web "David Roberts en Córdoba".
- b. Molinos de Hierro y de San Rafael. Desconocido (1960c). Fuente: Recuperado del blog "cordobaenelrecuerdo".
- c. Molino de San José o de Carbonell (en el pago de Lope García). Autor desconocido. Fuente: Archivos de Andalucía - Directorio institucional de la cultura y el deporte.
- d) Molino de Martos. Desconocido (mediados siglo xx). Fuente: Recuperado del blog "martos".
- e. Molino de la Alegría. Amoluc (2007). Fuente: Recuperado de la web "cordobapedia".
- f. Molino de Casillas. Mariscal, J. (2006). Fuente: Recuperado de la web "panoramio.com".
- g. Vista general de Córdoba donde se pueden observar los molinos cercanos al puente romano. Por orden de proximidad: Molino de San Antonio, de Enmedio, de Pápalo Tierno o de Don Tello, y junto a la otra orilla, de la Albolafia. Laurent, J. (1865c). Fuente: Fototeca del Patrimonio Histórico.



(a)



(b)



(c)



(d)



(e)



(f)



(g)

- Molino de la Alegría, también situado aguas abajo del puente de San Rafael, se encuentra actualmente rehabilitado formando parte integrante del Jardín Botánico.

Existía pues, un importante tráfico comercial en las orillas del río, ya que junto a las Puertas del Puente, de Martos y de Andújar, estuvieron establecidos los tres pesos para pesar el cereal que se llevaba a las aceñas y donde la harina volvía molida.

Además de los molinos harineros también era importante la presencia de batanes para el encurtido de tejidos; lavaderos, destacando el de lana que se instalaba todos los años junto a la parada de Casillas; y por último las tenerías, unas instalaciones que producían malos olores y dejaban suciedad en las aguas por el lavado de las pieles (Córdoba de la Llave, 1999, pp.232).

Toda presencia de esta industria fluvial formada por molinos harineros, batanes y pelambres para curtir las pieles, como señalábamos anteriormente, corrobora su relevancia del Guadalquivir en el plano económico de la ciudad (Aranda Doncel, 1999). Pablo García Baena, resaltarán igualmente la importancia y relevancia del agua en la Córdoba, que se encuentra representada en el escudo de la ciudad:

«El agua de Córdoba, el líquido lema municipal...Discurre el agua por toda la ciudad en palpitante arteria, erigiendo en cada rincón, en cada calleja su ara fresca y sonante: pilares, abrevaderos, aceñas, atarjeas...calles del Agua, Arca de Agua...sus fuentes de la Raja, de la Salud [...] Pero, en ocasiones, también se surtían los vecinos del agua de los arroyos y del río; era más frecuente tomarla de los arroyos, probablemente porque presentaba mejores condiciones higiénicas, pero estaba permitido hacerlo en el Guadalquivir, al menos, en algunos tramos [...] Aguas múltiples, altas, escondidas, libres mansas secretas...el agua el corazón de Córdoba».

Córdoba, García Baena (2009, pp.53-56).

1.3.3 El ocio y el recorrido, baño y barcas

Según Córdoba de la Llave (1995), desde el s. xv se han utilizado barcas para el recreo y el cruce de una orilla a otra en terrenos no vadeables. En este periodo, los cruces de barca se ubicaban en el Pago de Quemadas (entre Córdoba y Alcolea) y las existentes entre las aceñas de Lope García y las del vado de Adalid. Estas barcas fueron usadas hasta la década de los 70 del s. xx, fundamentalmente para el tránsito entre la ciudad histórica y el barrio del Campo de la Verdad, cuyos vecinos la cogían, como decía la gente, para llegar «hasta Córdoba». Pablo García Baena recuerda cómo, en sentido opuesto, «los poetas de Cántico también cogían la barca para ir al Campo de la Verdad» (Santiago Chiquero, 2011, p.170).



Figura 1.26: (a) El embarcadero de Maero. Ricardo (1965-67). Fuente: Recuperado de la web diariocordoba.com.

(b) Travesía del río. Autor desconocido (1950?). Fuente: Recuperado del blog cordobaelrecuerdo.com.

(c) Embarcadero de la Ribera. Autor desconocido (1960). Fuente: Recuperado del blog pacomadrigal-cordoba.com.

Los paseos en barca y los baños estivales formaron parte de la vida cotidiana de los cordobeses, lo que convierte de esta forma al río, en un lugar de recreo y diversión.

«En ellas (las barcas) muchas familias, después del baño, organizaban giras por el río las noches de luna, costumbre que también se va perdiendo...y muchos curiosos acudían a una y otra orilla para admirar los prodigios de natación de los bañistas, deporte que los cordobeses han practicado de modo admirable. Barqueros y molineros hubo que lograron fama por su maestría en ese peligroso ejercicio, y algunos que realizaron actos verdaderamente heroicos, dignos de las mayores alabanzas».

Notas cordobesas. Recuerdos del pasado, Montis (de) Romero (1989, p.168).

1.3. La expresión de lo cotidiano

«Venían por el Camino de la Barca, los bañadores chorreantes sobre el pelo revuelto, la senda con altibajos de polvo y costuras de tierra reseca, en surcos de carretones. Era ya tarde en los relojes, pero el sol seguía pasando sobre los hombros como un costal de fuego».

Córdoba, García Baena (2009, p.95).



(a)



(b)



(c)

Los cordobeses se bañaban antaño en las albercas de las huertas y en el río, que se cobraba bastantes ahogados, jóvenes y niños imprudentes que se adentraban en la corriente sin saber nadar. La sección de Sucesos del *Diario*

Córdoba (Solano Márquez, 2008) daba cuenta a menudo de estas tragedias, cuyos escenarios solían ser el molino Lope García, el molino Carbonell y los puentes. Existe un pues amplio anecdotario del que rescataremos algunos ejemplos:

- En el siglo XI, el poeta Ibn Zaydun cita en sus versos una de las azudas o presas que había en el Guadalquivir, a la que denomina «de *Malik*», como un lugar a cuyas aguas remansadas acudían los vecinos de la ciudad para beber e incluso bañarse.
- En 1578, la gran cantidad de accidentes mortales hace que el cabildo municipal contrate los servicios de un nadador para que se encargue de las tareas de salvamento (Aranda Doncel, 1999).
- En 1743, se publicó un edicto por el obispo Miguel Vicente Cebrián «para combatir los muchos desórdenes y escándalos que se experimentan en el río Guadalquivir». Intentando prohibir el baño a las mujeres, que finalmente acabó en una segregación de zonas y horarios (Aranda Doncel, 1999).
- Cuando el Paseo de la Ribera era un lugar de celebraciones como la feria de Nuestra Señora de la Fuensanta, varias veces se celebraron allí las veladas de San Juan y San Pedro, en las que el público invadía las modestas casillas de los baños, situadas en ambas orillas, y se complacía en sumergirse bajo las ondas del Betis, según Montis (de) Romero (1989) «claro en fama» pero «no tan cristalino como aseguró el poeta».
- Desde tiempos inmemoriales, Antonio Caballero Prieto y más tarde su hijo Alfonso obtuvieron licencia municipal para establecer un servicio de baños públicos en el Molino de Martos, dotado de un trampolín fijo que permitía celebrar concursos de saltos. Según escribió Ricardo Molina en 1954, en verano «el río atrae a los jóvenes bañistas desde primeras horas de la mañana hasta caer la tarde», bañistas a los que el periodista Rafael Gago llamaba «población flotante».
- En 1960, cuando perecieron ahogados dos jóvenes cordobeses cuyos cuerpos aparecieron flotando días después cerca del Puente Romano, el alcalde Antonio Cruz Conde ordenaba a sus policías municipales que extremaran la vigilancia del río para prevenir a los bañistas (Solano Márquez, 2008).
- El molino de Martos, se había convertido en una especie de balneario y era vigilado por un hombre que aún llamaban el «molinero», con la particularidad de que era un baño de hombres ya que las mujeres no tenían permitido bañarse en el río (Santiago Chiquero, 2011)
- Hasta 1975 estuvo en uso una playa artificial en el río, que acabó clausurándose por razones sanitarias, por la contaminación de los vertidos (Solano Márquez, 2008). En el blog *Córdoba Curiosa* recuerdan como dicha playa llegó a ser conocida como «Torrepelote», en alusión a otras playas como Torremolinos o Torre del Mar. Y es que un «pelote» (moneda

1.3. La expresión de lo cotidiano

de cinco pesetas) era el precio para acceder al recinto que contó con su preceptiva licencia municipal de «servicio de baños públicos».

- Enrique Caballero Álvarez, «último barquero del río Guadalquivir 1958-1972» –según reza la plaza instalada por el ayuntamiento en el Molino de Martos– recordaba no hace tanto en una entrevista al *Diario Córdoba* (Villegas, 2006) algunas de sus peripecias salvando a gente de morir ahogadas durante los baños estivales, llegando a ser tan reconocida la labor del barquero que si había algún problema en el Guadalquivir, la gente se acordaba antes del barquero que de los bomberos .

Figura 1.28: Córdoba. Los molinos y el río Guadalquivir. Seán, R. (1905). Fuente: Seán (2009).



1.3.4 Ocio, juego, festejos

Figura 1.29: *Costume Typique Espagnol - Espagne - Andalousie - Paysan de Cordoue.* (1875)
Dibujo: D. Maillart. Grabado: C. Laplante.
Recuperado de la web Galerie-Napoleon.



El Guadalquivir es un lugar de recreo y diversión para los cordobeses como lo prueban la animada concurrencia en los paseos por su ribera, que además del ya citado caso del baño, ha contemplado una gran variedad de actividades lúdicas entre las que rescataremos algunos episodios:

- Zona de diversión y juegos infantiles, como evocaría, entre otros, Pío Baroja (2013, p.35) en *La feria de los discretos*: «Quintín bajó por la calle de la Feria, y recordó las escapadas que hacían con los chicos de la vecindad a la Ribera y al Murallón, en donde jugaban».
- Escenario de festejos de carácter extraordinario generalmente con evidentes connotaciones político-religiosas. Tal es el caso de la representación en 1636 en las aguas del Guadalquivir del combate en desagravio al Santísimo Sacramento, descrito por el mercedario fray Bartolomé Pérez de Beas, frente a las tropas francesas. Ahora bien, el resultado de la escaramuza ficticia, que presencian los cordobeses, entre unas embarcaciones profusamente adornadas, fue muy distinto del conseguido en los campos de batalla (Aranda Doncel, 1999).
- La Feria de mayo se viene celebrando desde finales del siglo xx en el nuevo recinto del Arenal, junto al río, inundándose la zona del parque del Balcón del Guadalquivir de jóvenes haciendo botellón.
- En el recinto ferial, el resto del año, las carpas perpendiculares se utilizan como discotecas, principalmente en la época estival. También utiliza para instalar el mercadillo semanal, además de ser lugar de peregrinaje para los «peroles»⁷ los fines de semana.
- En la explanada de aparcamiento junto al centro comercial Arcángel se celebran todo tipo de eventos de aficionados siendo también el lugar habitual para la ubicación de los diferentes circos que llegan a la ciudad.

⁷ guiso de arroz cordobés, que se suele hacer al aire libre

Figura 1.30: “Una multitud de jóvenes hace botellón [...] junto al Balcón del Guadalquivir” durante la Feria de Mayo (2013).
Autor: A. J. González.
Fuente: Niza (2013).



1.3.5 El retrato de lo cotidiano. Fotografía costumbrista y turística

El valor que le damos a la fotografía en esta apartado es el de una representación recreada de la realidad servirá, en palabras de Señán (2009), «para descubrir aspectos y hechos del pasado y presente de Córdoba».

La imagen de la arquitectura es una imagen mediatizada que, según los recursos de la representación plana de la fotografía, nos facilita el acceso y la comprensión del objeto (Solà-Morales (de), 1996).

Por su parte, Eva M^a Delgado Sánchez afirmará en «Escrito con Luz» (Señán, 2009) que la historia de las personas y del mundo que habitaban se construyó con fragmentos de imágenes, donde la suma de instantes y lugares conformaron una falsa ilusión de aprehensión de la realidad. Siendo, por lo tanto, importante reflexionar sobre la imagen, descifrar sus códigos, conocer toda la información que nos puede transmitir. De ahí que esta necesidad actual de redescubrir la imagen se convierta casi en un imperativo cuando hablamos de fotografía histórica. (Señán, 2009).

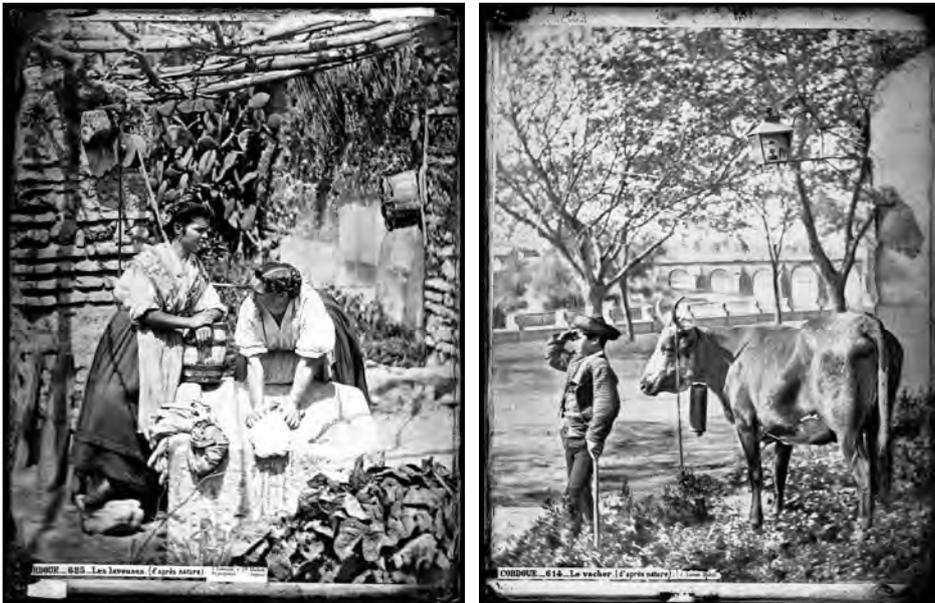


Figura 1.31: Fotografías “Las lavanderas” (izq.) y “El vaquero” (dcha.) (ca. 1860-1886).
Autor: J. Laurent (1816-1886).
Fuente: Archivo Ruiz Vernacci (inv. VN-03159 y VN-03164), Fototeca del Patrimonio Histórico, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

Antonio Jesús González en «Andalucía y la fotografía» postula que la llegada de la fotografía a Andalucía se ha ligado tradicionalmente a las visitas de distintos viajeros extranjeros, como Gautier y Piot, que llegan Córdoba en 1840 con una máquina de daguerrotipos (Señán, 2009, pp. 17-18). A partir de 1843, las carreteras andaluzas acogen a los primeros profesionales del daguerrotipo, una mezcla de vendedores ambulantes y pintores de miniaturas metidos a fotógrafos (Señán, 2009).

En este contexto sobresale la ingente obra del fotógrafo francés Jean Laurent Minier (Garchizy, 1816 - Madrid, 1886), quien recorrió muchas ciudades españolas realizando fotografías de monumentos, obras de arte, vistas urbanas, infraestructuras o paisajes, llegando a conformar un catálogo de más de 30.000 imágenes de España y Portugal.

En esta Andalucía de típicos y tópicos, concebidos por el imaginario eu-

ropeo –y que persiste hoy día–, Rafael Seán (1964-1911) consigue sacudirse la losa del tipismo y, a través de otras imágenes, como sus postales cordobesas, nos muestra a unos andaluces más reales y apegados a su cotidiano día a día (Seán, 2009, pp. 45-46).

Otro autor interesante en este campo es el fotógrafo cordobés José Sánchez (1865-1919). Su trabajo posee un alto valor histórico-documental durante el periodo de entre siglos en la ciudad de Córdoba, pudiendo apreciarse buena parte del mismo en el libro *El coleccionista de instantes*. Archivo José Sánchez (VV.AA.2012).

Capítulo 1. Parte B

La construcción urbanística de una imagen Ciudad-Río

1.4 *La ciudad monumental frente al río indómito. La tecnología de la coexistencia. Estabilizando lo dinámico*

Una ciudad fuertemente anclada al río y desde tiempos inmemorables ha tenido que enfrentar de muchas formas y maneras su relación estrecha con esta ciudad. La cual se hace posible y más íntima a través de una serie de técnicas que permiten un acercamiento compatible entre la naturaleza y variabilidad del río y la necesidad de la ciudad de acercarse al mismo para realizar sus actividades productivas y de ocio. A partir de aquí el trabajo en este límite se convierte en un conjunto de disciplinas en las que acertar con un diseño y con una solución implica un beneficio mutuo de esta relación para intentar dejar hacer al río y la ciudad aprovecharse de ello. Pero en el momento en que ésta última decide posicionarse firmemente ante un río, como es el caso de Córdoba, con fuerte determinación y todas sus estructuras monumentales y representativas ubicándose de manera progresiva en el entorno río, consolidado como centralidad definitivamente en la época califal. El mantenimiento de esa cercanía se convierte en un trabajo constante puesto que el río tiende a modificar sus meandros y a desplazarlos constantemente.

Una de las razones fundamentales de la permanencia férrea de la ciudad es la existencia del que hasta hace apenas dos siglos era el último paso firme del Guadalquivir hasta su desembocadura y de hecho será el único que tenga la ciudad hasta mediados del siglo xx. Es precisamente en ese momento que se cruza el río a través de la ciudad cuando su trazado se cristaliza. Puede haber cambios en la configuración interna de su cauce pero el trazado y la geometría serán esos.

A partir de ahí se han sucedido una serie de proyectos cuyos primeros antecedentes serían la propia muralla de la ciudad romana –con la doble función de defensa militar y defensa fluvial– y la dársena del –casi probado– puerto fluvial de la ciudad, que incluiría una aduana cuyas huellas reposan bajo el Alcázar, verdadero punto de embarque de las materias primas que desde la Bética se enviaban hasta Roma.

Con el tiempo este borde con el agua fue adquiriendo nuevos usos que van desde el ocio y hasta su aprovechamiento como fuente de energía y por supuesto la utilización de sus aguas para riego y limpieza. Debido a este uso intenso y frecuente hasta finales del xviii no cesaron las obras de restauración del viejo puente romano y sus defensas. Precisamente al final de este periodo se localiza la restauración de urgencia del murallón de San Julián, que descendía el lado oriental del lóbulo del Miraflores, en la zona conocida como Espíritu Santo. Esta orden de reconstrucción hace pensar que ya existiera uno más antiguo durante este siglo xviii. También es este el momento en que se plantea la idea de reconstruir una nueva muralla en el lienzo meridional límite de la ciudad que diera cabida a un paseo de ribera. El llamado paseo de la Ribera tendrá que afrontar una infinidad de dificultades (ya económicas o coyunturales como la ocupación francesa y la posterior guerra de la Independencia que) que hacen que finalmente se vaya ejecutando por tramos sucesivos que no concluirán hasta mediados del siglo xx cuando se termina el último de ellos entre el puente viejo y el

recién construido puente nuevo o puente de San Rafael.

Con la llegada del siglo xx se suceden una serie de operaciones hidráulicas más o menos fallidas. La primera gran intervención hidráulica moderna se localiza en el barrio del Santo Espíritu. Debido al peligro de estrangulamiento del meandro de Miraflores y el posible remonte del río superando el puente romano, en 1917 se diseñan una serie de espigones en forma de T con la intención de ralentizar la velocidad del agua en sustitución del murallón de San Julián.

Tras varias modificaciones del proyectos se llegan a ejecutar algunos que sin embargo son destruidos en la primera riada, lo que hace que se planteen nuevos proyectos. No será hasta mediados de siglo cuando se construya el murallón de Miraflores, según proyecto de 1956 que analizaremos posteriormente.

Finalmente, y ya en los años 90 se redacta un proyecto, más o menos integrado con la planificación urbana de la ciudad, que intenta adecuar las cotas de las defensas hidráulicas y el calado del río para compatibilizarlo las ideas de nuevos parques y equipamientos próximos a la orilla que plantea esa estrategia de recuperación del río para la ciudad.



Figura 1.32: Testimonio de autos de las disposiciones de Carlos III estableciendo la reparación del puente y muralla de Córdoba y la construcción de un lienzo de la misma en el sitio que llaman de San Julián. Fuente: Archivo Histórico Municipal, SF/C 00110-128. Ayuntamiento de Córdoba

1.4.1 Murallón de San Julián, 1554 (reconstruido en 1776, destruido definitivamente en 1876)

El murallón de San Julián fue construido para la defensa el Campo de la Verdad y el Barrio del Espíritu Santo, que sufría las investidas del río en el lado oriental del meandro de Miraflores y disponía de un malecón. Se inaugura en 1554, el mismo año que una gran crecida lo destruye (Ramírez de Arellano y Gutiérrez, 1873). Sería reparado en repetidas ocasiones pues al ser una lugar muy azotado por el cambio de dirección del Guadalquivir y la tendencia natural a que el río cabalgue por encima, dejando seco el puente romano.

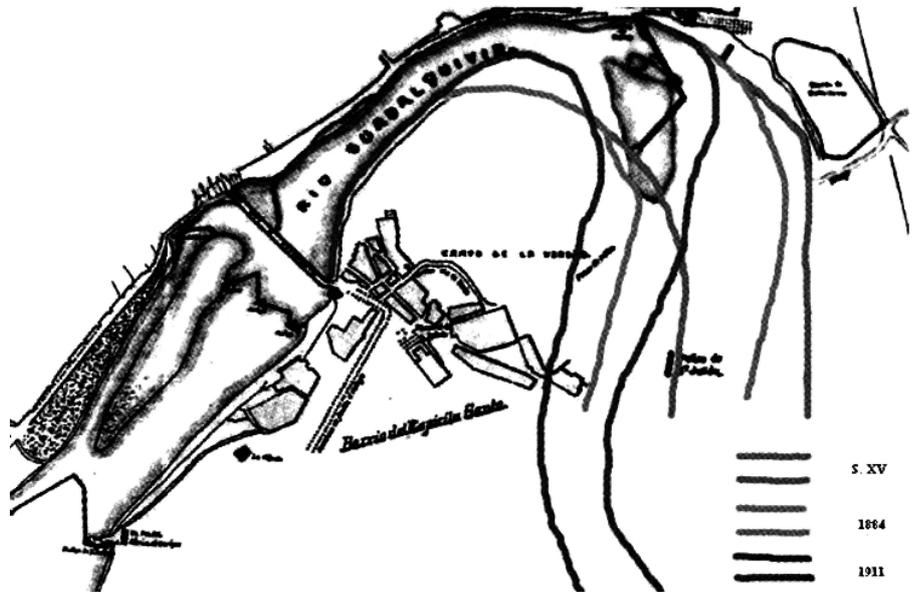
Una de las reparaciones de las que se tiene constancia es la ordenada por Carlos III en 1776 (fig.1.32.), mediante un “testimonio de autos” donde ordenaba la reparación del puente, de la muralla meridional de la ciudad, en contacto con el río y la construcción de un lienzo “en el sito que se llama San Julián”.

Hoy se pueden encontrar sus restos (fig.1.34.) en la orilla opuesta a la que originalmente fue destinada su defensa. Según (León Pastor, 2005), en base al estudio arqueológico de la sección encontrada en la orilla derecha, durante las obras del parque Balcón del Guadalquivir (Juan Navarro Baldeweg, proy. 2001-ejec. 2005) se sabe que:

- Que por su disposición, se trataba de una defensa de la orilla izquierda y no la derecha
- Que el Guadalquivir se ha desplazado considerablemente (fig.1.33.), encajando más aún la zona del Campo de la Verdad y Miraflores.
- Que los restos encontrados son con total seguridad los correspondientes al murallón de San Julián.

1.4. La ciudad monumental frente al río indómito

Figura 1.33: Cambios topográficos en el curso del Guadalquivir.
Fuente: León Pastor (2005)



La razón de ser es que el río fue horadando y “encajando” el meandro de Miraflores, lo que provocó la desapareciendo de diversas edificaciones y huertas que se ubicaban en ese límite. El cauce del río se fue desplazando progresivamente hasta la posición actual, donde el río ha invadido completamente el recinto que el murallón de San Julián pretendió defender.

En 1876 (León Pastor, 2005, p.287), el murallón de San Julián es definitivamente engullido por el Guadalquivir.

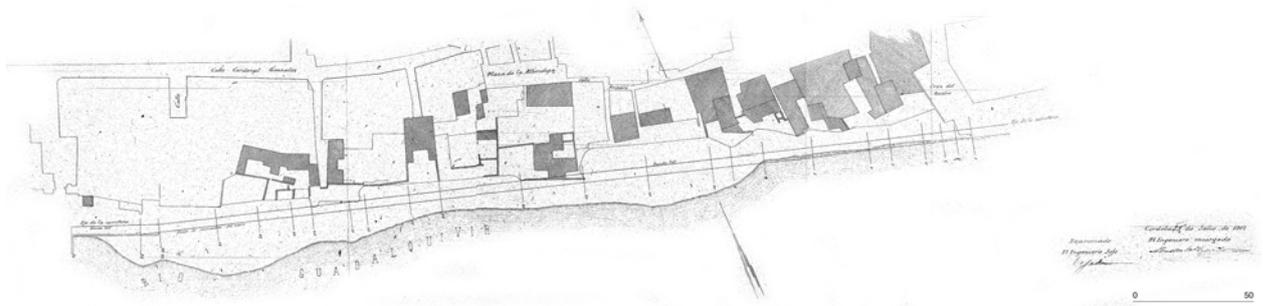


Figura 1.34: Restos del Muralón de San Julián en la orilla derecha del Guadalquivir, en la zona del recinto ferial de El Arenal y el parque Balcón del Guadalquivir.

Fuente: Google Maps

1.4. La ciudad monumental frente al río indómito

1.4.2 Paseo de la Ribera, s. XVIII-XIX



Consiste en un conjunto de obras que se realizaron desde el siglo XVIII hasta mediados del siglo XX con el objetivo de mejorar la protección de la ciudad histórica frente a las crecidas del Guadalquivir, permitiendo a la vez, la construcción de un paseo, delante de la fachada de la ciudad. La extensa cronología indicada, atiende a la cantidad de contratiempos que este proyecto tuvo que afrontar; de ahí la expresión popular cordobesa que dice “esto va a tardar más que las obras del murallón”.

Figura 1.35: Proyecto de la parte que falta ejecutar en la variación de la travesía por Córdoba y muro de encauzamiento del Guadalquivir (1902).

Fuente: Junta de Andalucía

Desde 1792 a 1905 se realiza en distintas fases «el murallón de la Ribera» con el propósito principal de defender la margen urbana, evitar las avenidas y el hundimiento de las casas del borde de la ciudad³¹. Pero, como ha quedado dicho, esta importante obra de ingeniería potencia las relaciones de la ciudad con el río. Su conversión en barrera urbana se produce no en relación a su forma, [...] la carretera de unión de Madrid con el Valle del Guadalquivir (la actual N IV o E5). El cambio radical del tráfico rodado desde los años 50 de nuestro siglo es causa principal de una nueva situación de barrera entre la ciudad y el río. [...] progresiva ocupación urbana de los terrenos de la orilla opuesta también defendidos. Con el Barrio de Fray Albino, en primer lugar, y más tarde con otras grandes operaciones de viviendas sociales, se consagra no sólo la expansión de la ciudad en esta otra margen, sino también una fuerte diferenciación social. [...] pese al sostenido interés social por la frecuentación del río, este espacio sufría una evolución de alejamiento o marginalidad convirtiéndose progresivamente en una trasera urbana.

Las relaciones ciudad-río en Andalucía, Zoido Naranjo y Fernández Salinas (1995)

El proyecto de la margen derecha, que vendría a asegurar a la población contra los embates del agua, implicaba también el deseo de construir en la Ribera un hermoso paseo que sirviera al mismo tiempo, para desviar el tránsito de la carretera de Madrid a Cádiz, evitando así, los inconvenientes del continuo paso de carruajes por las calles de la ciudad, por el recorrido que en conjunto era conocido por carrera del Puente. Respecto a las defensas de la Ciudad, de las realizadas hasta el siglo XX, sólo subsisten el «muro viejo» de la margen derecha, formando parte hoy del sistema global del encauzamiento. En la actualidad podemos decir que son cinco los tramos encauzados:

- Tramo entre Puente Romano y Puente de S. Rafael;
- Tramo de la margen izquierda entre el azud del Molino de Martos y el Puente Romano;

1. La construcción de una imagen



Figura 1.36: Dibujo del Paseo de la Ribera (1830).
Autor: Francisco Javier Parcerisa.
Fuente: Libro "Recuerdos y Bellezas de España. Córdoba" (de Madrazo, 1855).

- Tramo de la margen izquierda entre la Cerámica la Madrileña y estribo del azud del Molino de Martos;
- Tramo de la margen derecha entre el Arroyo Pedroches y el Molino de Martos;
- Tramo de enlace de la defensa con la Torre de la Calahorra.

1.4.3 Proyecto de defensa y encauzamiento del Guadalquivir en Córdoba, 1956



Figura 1.37: Perspectiva que hace una recreación del escenario fluvial, basándose en el proyecto de defensa y encauzamiento del Guadalquivir en Córdoba (1956).

Fuente: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Delegación provincial de Córdoba.

Este plan pretendía resolver el encauzamiento del río a través de operaciones murarias y la ejecución de una corta que suavizara la curva del meandro del Arenal, para llegar a Miraflores en un ángulo más abierto que el existente.

Pretendía compatibilizar la intervención hidráulica con sistemas de gradas, rampas y embarcaderos que permitieran una relación más amable con la ribera del río.

En la perspectiva (fig.1.37) se puede observar el gran jardín en que se quería transformar el cauce del río, con sistemas de piscinas fluviales y parques en los niveles alto y bajo. La idea contrasta con el plano técnico (fig.1.38) que se realizó por parte del ingeniero Sebastián de Lara.

De alguna manera, este proyecto y su posterior recreación acaban transformándose en el murallón de defensa de Miraflores, de mucho mayor porte del previsto, con el que la ciudad tendrá que convivir durante más de treinta años.

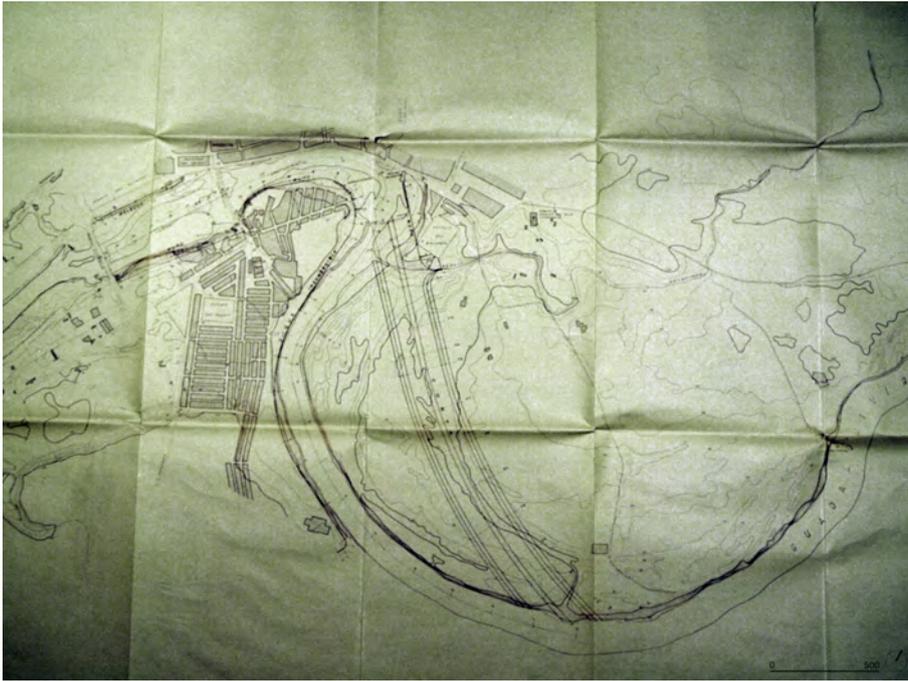


Figura 1.38: Plano general del proyecto de defensa y encauzamiento del Guadalquivir en Córdoba (1956), con la opción de corta finalmente elegida y calculada, que rectifica ligeramente la curvatura del meandro del río en la zona de Miraflores. Ingeniero Sebastián de Lara Barberán.

Fuente: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Delegación provincial de Córdoba.



Figura 1.39: Plano de detalle del proyecto de defensa y encauzamiento del Guadalquivir en Córdoba (1956), que representa el entronque de la corta propuesta en la zona del Arcángel y Molinos de Martos. Ingeniero Sebastián de Lara Barberán.

Fuente: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Delegación provincial de Córdoba.

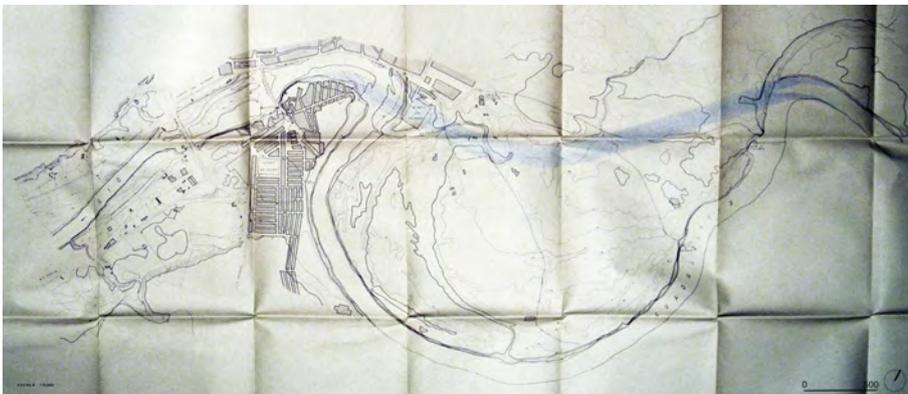


Figura 1.40: Plano general del proyecto de defensa y encauzamiento del Guadalquivir en Córdoba (1956), con la opción de corta planteada inicialmente y finalmente descartada en proyecto, cuyo trazado salvaba el meandro del Arenal y la Fuentesanta al completo. Ingeniero Sebastián de Lara Barberán.

Fuente: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Delegación provincial de Córdoba.

1.4. La ciudad monumental frente al río indómito



Figura 1.41: Plano de detalle del proyecto de defensa y encauzamiento del Guadalquivir en Córdoba (1956), que representa la solución adoptada para el meandro de Miraflores. Ingeniero Sebastián de Lara Barberán. Fuente: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Delegación provincial de Córdoba.

1.4.4 *Proyecto de las Obras de remodelación del Río Guadalquivir a su paso por Córdoba, 1997*

El proyecto parte de las prescripciones del *Plan Especial del Río Guadalquivir* y pretende integrar la protección frente a inundaciones, con la integración urbana.

Analizando las superficies inundables por la avenida modelo del proyecto, puede observarse que ésta tiene una extensión considerable y que afecta a zonas importantes de la ciudad y sobre todo, aguas arriba del casco urbano. Aguas abajo, cabe destacar el polígono industrial de la Torrecilla. También es inundable la barriada de Fray Albino, el Zoológico y el Jardín Botánico y los terrenos del INIA. Asimismo, se inundan los terrenos del antiguo estadio de «El Arcángel» y el asentamiento de las Quemadillas. (Escribano Rodríguez y TYPSA, 1997)

A la hora de redactar el Proyecto, se estudiaron las series estadísticas del Guadalquivir, incluyendo los años sesenta, que es el periodo más lluvioso de todos los registros, siendo el caudal asociado al periodo de retorno 500 años, de 5.850 m³/s (Álamo Gómez, 2003). Valorando la situación actual frente a avenidas, hay que comentar que desde el año 1913 el río ha llevado caudales superiores a los 300 m³/s y en el año 1963, se alcanzaron los 3900 m³/s. (la máxima del siglo xx) Estos caudales corresponden con un periodo de recurrencia de entre 300 y 350 años (Escribano Rodríguez y TYPSA, 1997).

Se consideran acciones para la integración urbanística. La principal era la protección del casco urbano frente a las avenidas catastróficas. También, era necesario aumentar la accesibilidad del cauce y volcar los parques hacia el río; fijar la rasante de los puentes a la cota de los viales actuales y disminuir la altura de los muros de protección para lograr de esta manera abrir el campo visual, y acabar con el efecto barrera, que sufrían los barrios colindantes.

En cuanto a la obra necesaria, ésta debía cumplir unos objetivos medioambientales muy variados. En primer lugar, era necesario retirar los escombros acumulados a lo largo de los años en las márgenes, en especial en Cordel de Écija, trasera de la Torrecilla y Casillas; Sanear y mejorar la vegetación de la ribera, introduciendo especies autóctonas y así, evitar en lo posible, el uso de técnicas duras de revestimiento de márgenes, como el hormigón, gavión o escolleras, realizando la protección siempre que fuera posible, con vegetación herbácea, arbustiva y arbórea (Álamo Gómez, 2003).

Para conseguir todos estos objetivos, se diseñó, el proyecto de taludes suaves, que facilitan la accesibilidad y la fijación de vegetación. En las zonas más antropizadas o con falta de espacio se diseñaron taludes que requieren protecciones superficiales como gavión, malla o escollera y fijación de vegetación (geomalla). Las obras comenzaron en diciembre de 1999. Actualmente se encuentra ejecutada la primera fase, desde el puente del Arenal, hasta el arroyo Cantarranas, pasado el puente de Ibn Firmas.

1.5 Atención del planeamiento a la "cinta fluvial".

Juan Cuenca et al. (1986) hacen alusión a un conjunto de vicisitudes a las que Córdoba tiene que enfrentarse en los Ochenta, durante la redacción del Plan General, que pretende solucionar la mirada de la ciudad hacia el río. Así decía en su artículo:

«La transformación de las relaciones entre el río y la ciudad se podrá entender, por la cultura local dominante, como una negación de la identidad urbana de Córdoba, supuestamente reconocible en ellas. La propuesta que desde el Plan se realiza, novedosa por inédita en el ámbito estrictamente local, se vendrá a considerar extraña a la propia ciudad, pero no lo es en su referencia histórica a la insuficiente presencia en Córdoba de la experiencia ilustrada europea,

[...]

El paisaje ribereño de Córdoba testimoniaría –en el lenguaje al uso– un desenvolvimiento histórico de la ciudad de espaldas al río. Afirmación ésta cuyo acierto sintético queda irremediabilmente malogrado en su buen entendimiento al concurrir con la común concepción de la historia que aquel mal bachillerato y peor reincidencia universitaria hicieron arraigar entre nosotros».

Córdoba o el crecimiento en la decadencia, Cuenca et al. (1986).

La Córdoba de mediados del siglo xx se estructura mediante cuatro grandes ejes (dos norte-sur y dos este-oeste) que articulan la ciudad entre sí y con el territorio y que son reafirmados por el Plan de 1958. La orilla sur, en esta época, se presenta mal comunicada, con ausencia de equipamientos y sin atención planificadora. Se acaba de construir el Puente de San Rafael (1953) que, junto al transformado Puente Romano, son las únicas infraestructuras que cruzan el río en el entorno urbano. Durante los años 60 y 70 se produce un notable crecimiento demográfico, que se materializa en el desarrollo de sectores residenciales carentes y débilmente planificados.

Resulta especialmente interesante el estudio de esta generación de planes catalanes de los años 70 y 80 por la citada manera de mirar, de acercarse, de dibujar la propia ciudad. Redactados por un conjunto de técnicos más o menos coordinado pero que sin duda alguna trabajaban de forma teórica y crítica en los mismos contenidos con unos resultados muy buenos en muchas de esas ciudades en las que intervinieron. Precisamente su manera de explicar y leer esa serie de planes nos será de gran utilidad a la hora de afrontar el estudio del planeamiento de Córdoba sobre todo la triste contraposición frente a lo que muchas veces tan solo ha sido clasificar suelo y rellenar huecos.

El Plan General de 1986 se centrará principalmente en la en la dotación de las barriadas obreras y su integración con la ciudad central valiéndose de una doble operativa; de un lado propone la redefinición de un viario intermedio que catalice el restablecimiento de la conectividad entre barrios y por el otro contempla el estudio y detallado diseño de las piezas intersticiales en los bordes de unas barriadas que segregan a la población por niveles de renta. Este crecimiento urbano degradado y frecuentemente desasistido de servicios junto con la popularización del fenómeno de segunda residencia impulsa la devaluación de la vida urbana en favor de

residencias unifamiliares en el extrarradio que al igual que la época anterior constituyen unos desarrollos donde la ausencia de control es la tónica habitual. Sin embargo, las operaciones más ambiciosas serán dos grandes reformas interinstitucionales destinadas a eliminar las dos grandes barreras de la ciudad que conforman el eje ferroviario al norte y el eje fluvial al sur. En ambos casos estos ejes fragmentaban la ciudad coartando un crecimiento estrangulado por la única conexión de un viaducto y dos pasos a nivel en el caso del ferrocarril y dos puentes urbanos en el Guadalquivir, sin embargo estos proyectos cuyas líneas argumentales arrancan a principios de los 90 tendrán unos procesos de gestación muy diferentes. Mientras que en el primer caso la llegada de la Alta Velocidad con motivo de la Expo'92 de Sevilla impulsará una actuación casi unitaria de soterramiento de las vías, la segunda requerirá grandes esfuerzos de planeamiento estratégico, planes de desarrollo europeo y dotaciones de grandes equipamientos, algunos de los cuales aún hoy están por ejecutar. El primer paso firme en el retorno al río por parte de la ciudad, se produce en el año 1991, cuando coinciden la presentación del Plan Especial del Río y las obras de saneamiento integral de la ciudad mediante colectores marginales dirigidos hacia la nueva estación depuradora de la Golondrina situada a unos diez kilómetros aguas abajo. El Plan de 1986 plantea un cambio radical en el entendimiento del río, reconociéndole una capacidad estructurante no siempre bien aprovechada y unas potencialidades que deben integrarse en el modelo de ciudad propuesto, transformando lo que antes era barrera en elemento de comunicación y recuperando la calidad ambiental de cauces y paseos deben recualificarse como fachada urbana que alberga los componentes más nobles de la arquitectura urbana (*Zoido Naranjo y Fernández Salinas, 1995*).

La revisión de los episodios que, en torno al Río, en Córdoba han sucedido, así como la elaboración de un diagnóstico de la pertinencia y oportunidad de alguno de éstos pretende ser punto de partida para una lectura más sosegada de las posibilidades de transformación espacial de este entorno y las posibilidades de desarrollo del mismo.

Se ha acometido una revisión bibliográfica y documental del planeamiento contemporáneo de Córdoba y su río, arrancando dicho repaso en los antecedentes a la redacción del primer PGOU en 1958, continuando por el periodo democrático desde el comienzo de la elaboración del PGOU de 1986 en 1983, hasta la elaboración del dossier de Candidatura *Córdoba 2016 Capital Europea de la Cultura*. En este lapso de tiempo los grandes hitos del urbanismo en el entorno fluvial han sido la redacción del ya citado Plan Especial del Río Guadalquivir (García et al., 1992), los planes Urban Ribera y Urban Ribera Sur, el Avance de la Modificación del PGOU (Seguí Pérez y Ayuntamiento de Córdoba, 1997), el PGOU de 2001 y su Adaptación parcial a la LOUA de 2009, así como una serie de proyectos de equipamientos y espacios públicos que han transformado este entorno durante el periodo descrito.

1.5.1 *Plan General de 1958*



Figura 1.42: Planeamiento del entorno del río según el Plan General de Ordenación Urbana de 1958.

Fuente: Plan General de 1958, Ayuntamiento de Córdoba.

Estudiando la franja centrada en el Guadalquivir del Plan General de 1958 (fig. 1.42) se vislumbra la intención de conectar la ciudad tradicional con la que se está generando al otro lado del río mediante la construcción de un sistema de puentes y grandes ejes viarios que recorren la ciudad de norte a sur. De igual forma, en el sistema de grandes avenidas que se prevén rodeando al parque municipal está latente la idea de una gran ronda de circunvalación tipo autopista, idea muy propia de los años 70 –donde será contemplada en multitud de ocasiones- y que sin embargo no se empezará a ejecutar, de una forma ya algo anacrónica, hasta principios de los 90.

En los años 50 el problema de la vivienda tras las primeras oleadas de emigración rural se ha hecho acuciante e impulsado por varias asociaciones benéficas se inicia un boom para constructivo que busca paliar dicho problema. Entre los crecimientos residenciales recogidos en el Plan tenemos por un lado barrios ya ejecutados como el Cañero y Fray Albino y por el otro una serie de intervenciones en el Sector Sur, Ciudad Jardín y Parque Cruz Conde cuya materialización desconectada de la ciudad e incluso a veces de la propia calle es una clara contradicción con las estrategias expuestas en el Plan. Esto motiva una serie de planes secundarios, casi a modo de retales, que pretenden revertir ciertas dolencias que se van detectando en la ciudad y sobre todo en el entorno del río que incluso motiva la convocatoria de un concurso internacional de ideas para su ámbito. Previamente a eso se van proyectando una serie de equipamientos para dotar esta zona que en algunos casos se construyen –jardín botánico, zoológico, etc. – y en otro no –club náutico, zonas de pesca- o no en ese momento –parque de Miraflores o restauraciones de molinos para usos culturales-. En general se pretende consolidar el espacio de ribera como un espacio verde compuesto por parques y paseos bajos y altos. Para los barrios tenemos por un lado la zona sur densamente ocupada donde la intención es dotarla de mayor porosidad con la inclusión de distintos equipamientos de los que carece la barriada mientras que en la zona de Cruz Conde se nos presenta el problema opuesto con la acumulación de grandes equipamientos y unas pocas urbanizaciones en el perímetro del parque totalmente indiferentes a los trazados y preceptos recogidos en el Plan. Para graficar esta dicotomía entre realidad construida y Planeamiento podemos recurrir a la amplia documentación elaborada en el

años 1981 por el arquitecto Javier Astolfi en calidad de perito judicial saca a la luz una gran cantidad de irregularidades en la zona de poniente que siempre redundan en una mayor edificabilidad residencial a cambio de una supresión de espacios verdes y equipamientos de barrio.

1.5.2 *Plan General de Ordenación Urbana de 1986*

En el Plan del 86 (fig. 1.43) se aprecia una inquietud por mejorar la conexión existente entre unos barrios y otros, situación heredada de la época anterior a la que realmente no se aporta ninguna idea mínimamente esperanzadora que abra las puertas de un nuevo modelo de ciudad. Su aportación consiste más bien en la localización de lugares y vacíos dentro de la ciudad, principalmente en las zonas de contacto y bordes de la misma donde propone intervenciones de carácter local, muy simplista en la mayoría de las veces en su visión de los usos del suelo, algunas incluso reducidas a un espacio verde genérico sin que realmente exista un diseño que imprima tensión en esas relaciones olvidadas de borde. Los casos más paradigmáticos de este problema tal vez sean el de la fachada izquierda del Guadalquivir, en esta época oculta a la vista por las murallas de defensa fluvial, o la barreira al norte que suponen las vías del tren. A ambos problemas se les buscará solución, uno con la llegada de la Alta Velocidad que vendrá acompañada del soterramiento de su trazado y otro con la convocatoria de un concurso internacional de ideas para el Guadalquivir que acabará en la redacción del Plan Especial Guadalquivir ya en 1991. También se hace un estudio más pormenorizado por barrios y lugares, analizando problemas reales de sus habitantes tanto en periferia como en centro histórico donde se ha constatado un gran deterioro y degradación de la estructura vecinal que impulsa la redacción de un plan de protección del casco histórico que permita su rehabilitación y una mejor gestión del mismo.

El Plan del 86 mantiene el trazado de muchos de los puentes que ya estaban previstos en el anterior más alguno nuevo que se incluye, pero da la sensación general de que es un dibujo pasado a limpio. Sí se ejecutará es el doble puente de la ronda de circunvalación de la Nacional IV, la cual se traza completamente alineada al límite del polígono del Santuario y que con la salvedad de la creación estratégica del nuevo mercado de abastos Mercacórdoba vuelve a repetir el esquema de espacios indefinidos o vacíos en su borde. También es muy evidente en su trazado la intención de buscar una continuación hacia el norte por la zona de poniente persistiendo en la idea del anillo de circunvalación.

1.5.3 *Plan Especial Río Guadalquivir*

El *Plan Especial del Río Guadalquivir* nace del reconocimiento en el PGOU del 86 del río como una de las «piezas estructurantes de la ciudad» y en cierta medida como contrapeso en el sur de la ciudad de la otra gran operación que se está realizando en la zona norte con el soterramiento de las vías del tren y la llegada de la Alta Velocidad. Así se convoca en 1987 un Concurso de Ideas de ámbito Internacional (Ayuntamiento de Córdoba, 1987), donde se pusieron de manifiesto los valores identificativos y las caracte-



rísticas naturales del cauce, en su convivencia con un medio urbano con distintas secuencias, cada una de ellas diferente y con su propia morfología.

Figura 1.43: Planeamiento del entorno del río según el Plan General de Ordenación Urbana de 1986.

Fuente: PGOU de 1986, Ayuntamiento de Córdoba.

JUSTIFICACIÓN REDACCIÓN PLAN ESPECIAL

1. Ordenación urbanística conjunta de todas las actuaciones planteadas con anterioridad (PGOU, concurso internacional, ...)
2. Establecimiento necesaria coordinación entre las distintas actuaciones (sus desarrollos, coordinaciones y necesarios proyectos técnicos)
3. Creación instrumento apropiado desde punto de vista normativo y jurídico, que legitime bajo todos sus aspectos las intervenciones urbanas necesarias.
4. Desarrollo desde un único Plan Especial, de los Sistemas Generales (calificados como tales en el PGOU):
 - Suelo urbano: SG-SS1 (Molino de Martos)
 - S. urbanizable programado: SG-SS1 (Miraflores), SG-F1-F2 (Margen Arcángel)
 - S. no urbanizable: SG-F1, SG-F2
5. Afrontar determinadas modificaciones del planeamiento urbanístico en vigor (emanadas de algunas de las propuestas del concurso de ideas).
6. Permitirá a la administración (programación y estudio económico-financiero) afrontar la formulación de convenios de financiación.

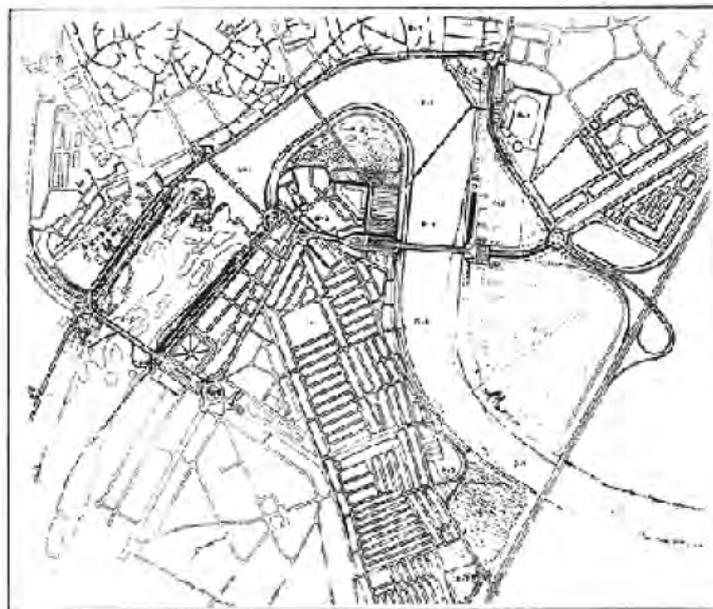
DOBLE OBJETIVO

- Protección del Río Guadalquivir como elemento natural en el territorio urbano así como de los espacios naturales que éste conforma en determinados lugares a su paso por la ciudad.
- Ordenación de las relaciones del río con el medio urbano que circunda, lo que se concreta en la ordenación y desarrollo armónico del sistema de comunicaciones, infraestructuras y Sistemas Generales de espacios libres y equipamientos comunitarios en contacto o en el área de influencia más próximo.

TOPOGRAFÍA

- margen dcha.-
- +96.70 m Paseo Ribera (Molino de Martos)
- +98.00 m Paseo Ribera (Puente Romano) -> +7.8m sobre nivel de agua.
- +98.75 m Ronda Isasa (Puente San Rafael) -> +3m sobre suelo original
- margen izda.-
- +99.00 m Avda de la Confederación (originalmente en torno a 94-97)
- +99.20 m Miraflores, murallón perimetral
- +96.00 m Miraflores paseo perimetral bajo murallón
- +96.35 m Avda. Cádiz

Figura 1.44: Plano general del Plan Especial del Río Guadalquivir. Propuestas de Ordenación. Fuente: Plan Especial del Río Guadalquivir (García et al., 1992)



- | | |
|--|--|
| <p>GRUPO A. OPERACIONES ESTRUCTURALES
 A-1 Via de penetración desde la Nacional IV
 A-2 Arco Viario Sur
 A-3 Parque y Puente de Miraflores</p> | <p>GRUPO C. OPERACIONES DE ORDENACIÓN DE LOS ESPACIOS LIBRES DE LA RIBERA
 C-1 Molino de Martos y Balcón del Guadalquivir
 C-2 Ribera del Estadio
 C-3 Campo del Arenal
 C-4 Parque de la Acera del Río</p> |
| <p>GRUPO B. OPERACIONES DE RECOMPOSICIÓN Y REHABILITACIÓN URBANA
 B-1 Barrio de l Ribera
 B-2 Barrio del Campo de la Verdad
 B-3 Paseo de la Ribera
 B-4 Puente Romano y Torre de la Calahorra
 B-5 Fachada Fluvial de la margen izquierda
 B-6 Estadio del Arcángel y su entorno
 B-7 Conexión Acera del Río-Acera del Lindero</p> | <p>GRUPO D. OPERACIONES DE RESTAURACIÓN Y REGENERACIÓN FLUVIAL
 D-1 Limpieza del cauce
 D-2 Sotos de la Albolafia</p> |

Figura 3
 Plano general del Plan Especial del Río Guadalquivir. Propuestas de Ordenación. 1992.

El Plan Especial –redactado por los ganadores del Concurso de Ideas– únicamente recopila parte de las ideas de las propuestas premiadas y dedica mucho esfuerzo en la tipificación y delimitación de actuaciones que permitirán la ejecución de los objetivos del Plan, así como su máxima compatibilidad con el Planeamiento General, normativa de referencia y actuaciones cuya aprobación ya estaba en marcha. La sensación general es la de un documento revisionista y adaptativo de lo existente pero muy continuista en el propio tópico de la ciudad de Córdoba y el río, que tanto alimentó la literatura romántica y sus paisajistas. Así, se redactan una serie de fichas de actuación para dar respuesta a un objetivo de ordenación sobre un ámbito concreto que se clasifican de la siguiente manera: por un lado las operaciones estructurantes como la vía de penetración de la N-IV, el arco viario sur y el parque y puente de Miraflores; en un segundo nivel las operaciones de recomposición y rehabilitación urbana donde encontramos los barrios de la

1.5. Atención del planeamiento a la "cinta fluvial".

Ribera y del Puente, la zona del Alcázar de los Reyes Cristianos y Caballerizas Reales, la avenida de la Confederación y la fachada fluvial de la margen izquierda, la manzana del estadio y su entorno o la conexión acera del Río con acera del Lindero; en otro grupo se encuentran las actuaciones en el Molino de Martos y la ribera del estadio, el campo del Arenal y el parque de la acera del Río como operaciones de ordenación de los espacios libres de ribera; y finalmente en el cuarto y último grupo se recogen las operaciones de restauración y regeneración del cauce fluvial como su limpieza y el proyecto para los sotos de la Albolafia.



Figura 1.45: Ficha del Ámbito de Actuación B-2. Fuente: Plan Especial del río Guadalquivir (García et al., 1992).

De esta forma se proponen soluciones aptas para ser ejecutadas de forma independiente a temas de infraestructura, abastecimiento, defensas fluviales al mismo tiempo que se proponen dos puentes, tres equipamientos nuevos o la reubicación de otros importantes como el ferial y el estadio. De hecho su mayor virtud es la innegable capacidad de intermediación pero se pierde la posibilidad de reconsiderar la situación de los barrios que hay en torno un río redescubierto en muchos casos tras la eliminación de los murallones de defensa, subestimándose la importancia de todas esas intervenciones llevadas a cabo en el borde por su posición estratégica. Sin embargo es innegable un cierto buenismo o falta de ambición al definir de forma muy básica una serie de tipologías edificatorias –cuya posterior ejecución se limitará al extrusionado de esos perímetros– o unos ámbitos para ser desarrollados por futuros estudios más pormenorizados de los que obviamente se desentien-

de. La memoria del plan, llena de inquietudes, de responsabilidades, de acciones, etc. no para de hablar de una integración C-R que no se ve reflejada en los planos. En su lugar hay una clara segregación de espacios, dejando los espacios naturales en la ribera al nivel de las aguas y creando parques altos detrás de las defensas, creando equipamientos en lugares desconec-

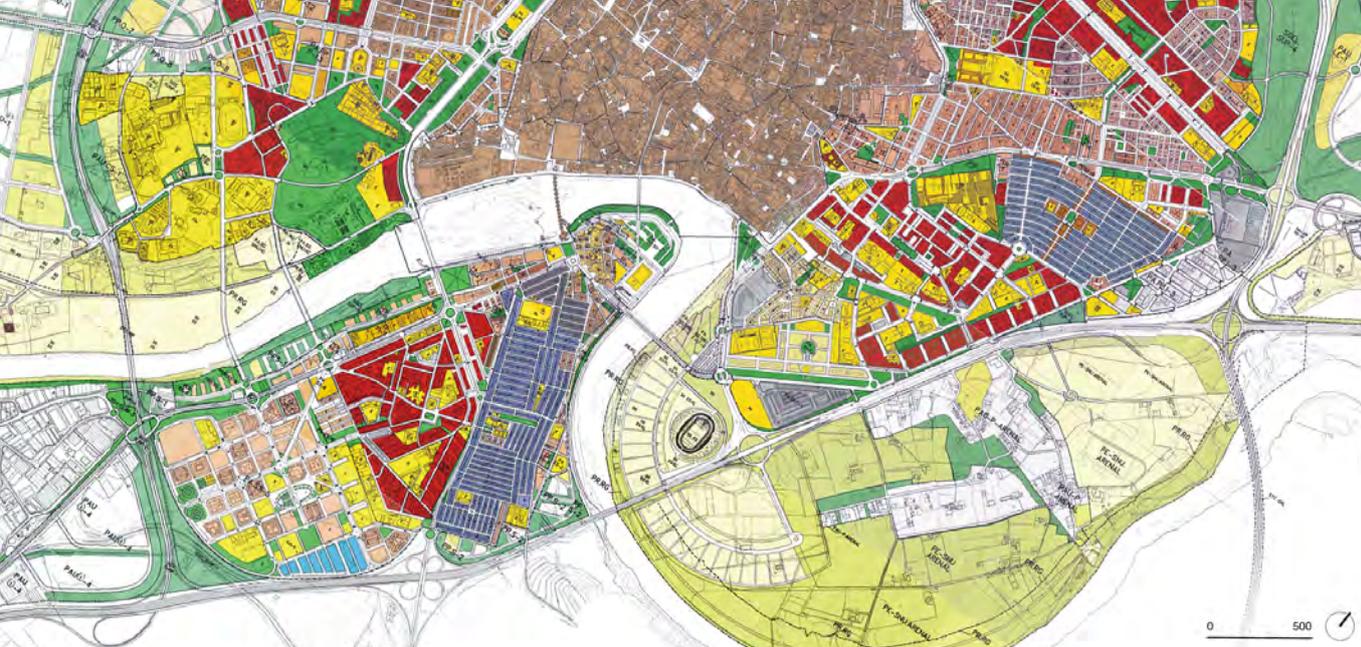
tados de la ciudad como el nuevo estadio Arcángel o el centro comercial que se ubica en el antiguo solar del campo de fútbol del que recordemos se había retirado por no ser una buena ubicación, algo que evidentemente debería pesar sobre el nuevo uso como espacio de confluencia. Puede que por entrar en simbiosis con el Plan General vigente se peque en exceso de ese planeamiento a base de manchas, rellenos de suelo o delimitación de unidades de ejecución sin valorar consecuencias como el hecho de colocar un centro comercial –retomando el caso anterior– que es un edificio eminentemente cerrado en una fachada fluvial frente a un gran parque.

Una calle no es buena porque se diga en la memoria sino por cómo se trace en un plano, analogía que podemos trasladar al tema de los puentes y los trazados de borde por el respeto, cuando no miedo, que se le tiene a introducirse a través de las tramas existentes de la ciudad consolidada, o por contra, la necesidad de consolidarla, pasando por ella una serie de elementos o de acciones de renovación. Probablemente la cuestión sea la falta de viario con la que se partía o la ausencia de unas buenas tramas en estos lugares en los que el río era la oportunidad de haber conjugando tramas entre barrios a través de unos puentes muy bien colocados, ya que lo fundamental de un puente es eso, su trazado, saber por qué se pone allí, por qué se cruza ese lugar en ese sitio, esa es la razón fundamental de un puente. Se echa en falta una especie de anteproyectos, de lugares con arquitecturas concretas aunque fuera a nivel de idea para garantizar la integración de los nuevos crecimientos en las tramas existentes.

No podemos cerrar este apartado dedicado a la renovación del río sin mencionar el silencioso pero importante avance que supuso la nueva red de saneamiento construida en paralelo a todo el proceso de gestación del plan que acaba con la inauguración de la estación de aguas residuales de la Golondrina, donde se depuraban todos los vertidos canalizados en sendos colectores marginales aguas abajo en las cercanías del aeropuerto. Hasta ese momento todos los vertidos de la ciudad se realizaban directamente al río con diferentes ramales recogidos en la Ribera que posteriormente desaguaba a la altura de las calles Consolación, San Fernando, Magistral G. Francés, etc. que hoy han quedado como aliviaderos. Al sur no existía colector al margen, efectuándose todo el vertido en la zona de los puentes (García et al., 1992).

1.5.4 *Plan General de Ordenación Urbana de 2001*

En el PGOU de 2001 (fig.1.46) podemos observar otro tipo de urbanismo diferente a sus dos versiones anteriores en el que se vincula el desarrollo de infraestructuras y nuevos crecimientos, si bien se cae en la incoherencia de combinar un potentísimo sistema viario de alta capacidad con residenciales de media y baja densidad. Estas grandes infraestructuras serán de alguna manera la justificación de una serie de equipamientos de gran escala proyectados en la periferia de la ciudad; campus universitario y ciudad de levante al este, mientras que al oeste se prevé una gran zona residencial en la franja interior de la duplicada ronda de poniente. Resulta pues contradictorio la concentración de usos y actividades (polígonos industriales, parque



logístico...) en la zona norte de la ciudad junto al eje ferroviario, frente al discurso del propio Plan muy vinculado al río Guadalquivir. La desproporción de propuestas entre ambas zonas es más que evidente, máxime si consideramos el cierto buenismo del que adolece un plan proteccionista que quiere ver la orilla izquierda como un gran espacio verde o propone la utilización del gran espacio no urbanizable y de especial protección del Arenal mediante pequeñas propuestas de reciclaje de una serie de arquitecturas preexistentes del lugar muy ligadas a los caminos históricos que conducían a los molinos del río. Sí hay una propuesta concreta en la ampliación del ferial que sigue su estructura actual en forma de abanico y al en la orilla opuesta, en el meandro de Miraflores se proponen una serie de equipamientos de los que finalmente sólo se construye el Centro de Creación Contemporánea de Córdoba, el C4, en el lugar donde inicialmente estaba previsto el Centro de Congresos, liberado con la nueva ubicación de la propuesta ganadora del concurso cuya ejecución fue desestimada de forma definitiva recientemente. Una estrategia similar de dar respuesta a la fachada fluvial se adopta en la zona del Cordel del Écija, donde se intenta hacer una gradación constructiva desde el espacio verde y libre de ribera hasta la realidad consolidada de las barriadas del Sector Sur, Fray Albino y Polígono del Guadalquivir. Sin embargo, esa posible costura a escala de barrio es ineficiente ante el diseño de una avenida de Cádiz que incorpora grandes rotondas desde donde se enlazarían con esos puentes que se repiten en el planeamiento de la ciudad desde los años 50 pero que no se han realizado ni serán realizables mientras las características morfo-topológicas de la zona del parque Cruz Conde sean las actuales. Debido a la acumulación de grandes equipamientos abiertos (zoológico, jardín botánico, parque municipal, ciudad de los niños, etc.) y a la calificación como zona de huerta de la franja de ribera existe en ocasiones hasta más de un kilómetro entre las viviendas de una y otra orilla lo que elimina cualquier tipo de tensión o movimiento entre barrios.

Sí se construirá en el límite occidental de este barrio de poniente el puente de Andalucía, perteneciente a la primera ronda oeste y aguas abajo, a continuación del polígono industrial de Amargacena, el flamante viaducto de *Abbas Ibn Firmas* integrado en el trazado de la segunda ronda. Es decir,

Figura 1.46: Planeamiento del entorno del río según el Plan General de Ordenación Urbana de 2001.

Fuente: PGOU de 2001, Ayuntamiento de Córdoba.

pese a ser consciente del desarraigo y falta de relación entre las diversas partes de la ciudad las propuestas no sólo se limitan a pequeñas reformas interiores y protecciones de algunos lugares sino que las grandes intervenciones redundan en elementos muy potentes que reproducirán los mismos problemas en una nueva capa de ciudad.

1.5.5 Transformación del entorno del río según el planeamiento

Al representar en una única cartografía las unidades de ejecución del planeamiento vigente, así como sus límites (fig.1.47), se están señalando, de alguna forma, los puntos donde la administración local ha concentrado sus esfuerzos.

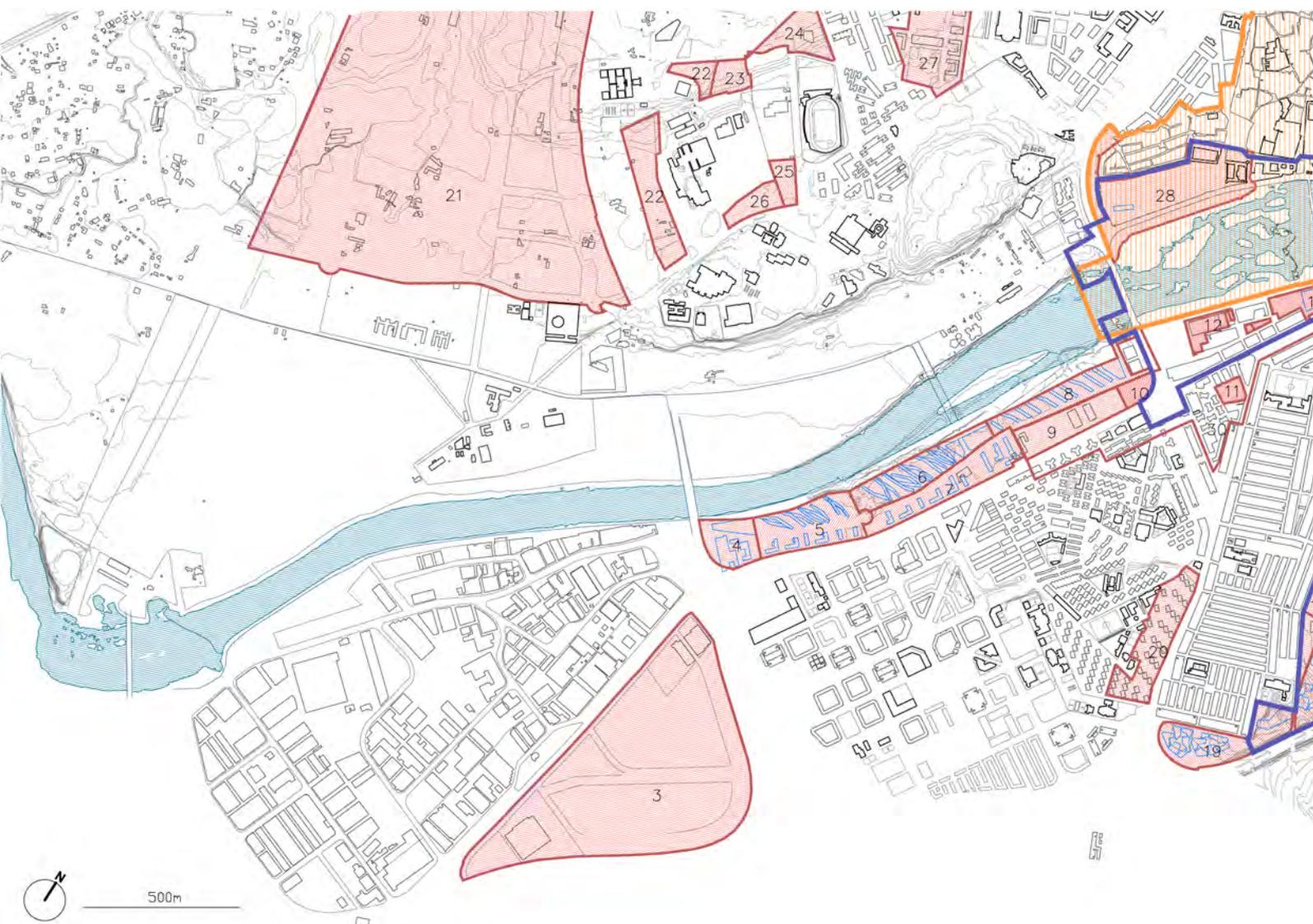
- Centro Histórico: Se distinguen dos grandes delimitaciones que incluso llegan a solaparse: el *Plan Especial de Protección del Centro Histórico* y el PERG
- Zona Oriental: comprende el área de mayor extensión que se corresponde con el *Plan Especial del Arenal*, que tiene la particularidad de combinar suelo no urbanizable y suelo urbanizable con propuestas híbridas que mezclan usos deportivos e industria rural ligera. En contacto con ésta, aunque separada por la Ronda Sur, el Polígono Industrial del Granadal intentan dar continuidad a la trama y proporciones del barrio de Cañero. Sin embargo, la orientación de la trama hacia uno de los meandros del río es un intento inútil frente al gran nudo viario, entre la variante Sur y la carretera de Badajoz. Esto impide cualquier tipo de transición entre la ciudad y el espacio natural cercano al río, al que antes se hacía referencia. En el otro extremo de esta misma parte de la ciudad existen varias unidades de ejecución, dispuestas en el límite entre los barrios del Santuario y Arcángel, que podrían haber asumido la función de combinar y agregar las diferentes tramas de ambos barrios. Esto habría servido para catalizar un activo derrame hacia el Guadalquivir y la zona del nuevo estadio y del ferial, justo donde el puente del Arenal permite la conexión directa con el lóbulo de Miraflores.
- Zona Sur: situada al otro lado del río, se detecta una disposición perimetral en la ribera de unas unidades de ejecución que intentan rearmar la fachada fluvial y el contacto visual entre ambas orillas. De ellas, quizás la más ambiciosa sea la que se desarrolla linealmente en el Cordel de Écija, entre la avenida de Cádiz y el propio río, ya fuera del ámbito del PERG. El interés radica en la inclusión de una nueva tipología que apuesta por una ocupación en altura liberando suelo progresivamente en la zona adyacente al paseo de borde en la ribera protegida. Sin embargo, no está tan bien resuelto el contacto en el otro lateral con tramas tan dispares como las del Sector Sur o el Polígono del Guadalquivir con la intermediación de una avenida de Cádiz convertida en barrera. Aunque la inmensa mayoría de las unidades de ejecución contempladas sean planes de reforma interior, que de alguna manera, buscan consolidar tramas algo obsoletas, modificando la parcelación, existen otros casos donde simplemente se ocupa el suelo vacío intersticial existente entre diferentes barrios, o entre

1.5. Atención del planeamiento a la "cinta fluvial".

éstos y las vías de alta capacidad. Tal es el caso de zona industrial denominada PAU-4, entre la A-4, el polígono residencial del Guadalquivir y el polígono industrial de la Torrecilla, del que contra toda lógica, la separa el nuevo brazo viario –continuación de la avenida de Cádiz– que conecta con la Ronda de Poniente. En lo referente a su sencillo trazado interior, prevalece la voluntad de ejecutar el mínimo viario posible, frente a la posibilidad de vincularse a tramas adyacentes, que si bien están consolidadas, carecen de continuidad o conexiones con el contexto exterior.

- Zona de Poniente: destacan en primer lugar las grandes unidades de ejecución de los planes de poniente: el PAU.O-1 y sucesivos, que se van concatenando entre el trazado de las dos rondas. Hacia la zona de Cruz Conde también existen varias delimitaciones, aunque de mucho menor tamaño, donde se prevén nuevos equipamientos y residencias de forma aislada, lo que le da un carácter más bien anecdótico. Esto supone haber perdido la oportunidad de apostar por el fortalecimiento de unas traslaciones que son muy débiles en todo el sector, entre unas arquitecturas y otras, ya sean equipamientos o formas residenciales.

Figura 1.47: Unidades de Ejecución y delimitaciones del planeamiento actual en el entorno del río.
Fuente: Elaboración propia, a partir del PGOU de 2001 y planeamiento parcial en desarrollo.



1.6 Ideas para el Guadalquivir en Córdoba

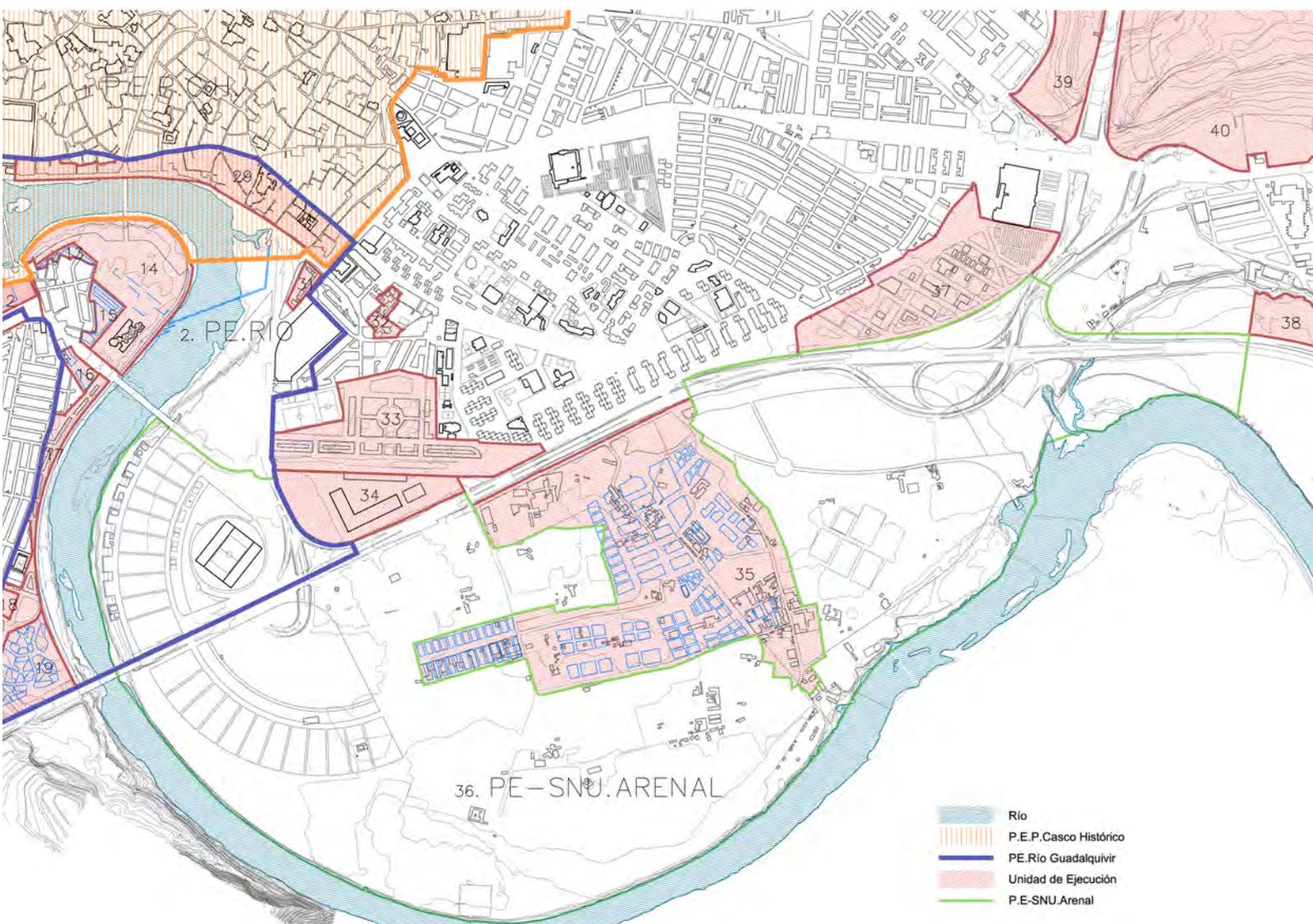
Integrando el río. La oportunidad de una ciudad fluvial recuperando la centralidad del Río. El Concurso de ideas para el Guadalquivir en Córdoba. excesiva confianza en el gran equipamiento, inspiraciones “ambientalistas” y recuperación de una imagen romántica del río.

Se pretende construir un ideario de las relaciones entre Córdoba y el río a través de la reconstrucción del escenario del Concurso de ideas para el Guadalquivir en Córdoba que derivará en la posterior redacción y aprobación del documento *Plan Especial Río Guadalquivir* de los Arquitectos García et al. (1992), que será la norma que organice la transformación del entorno urbano fluvial de Córdoba durante las décadas de los noventa, hasta fechas actuales, lo que le confiere una vida útil de dos décadas, suficientes para una reflexión en profundidad de los acontecimientos.

Importancia del PGOU de 1986 por establecer la prioridad de los ejes fluvial y ferroviario como lugares estratégicos de la ciudad.

Importancia de la conexión entre el casco histórico y el río, así como, la conexión de la ciudad de las dos orillas.

Los documentos y acontecimientos que preceden a la redacción del mencionado Plan Especial, consisten en el documento “La Ribera, Estudio Especial” (Escribano Rodríguez y TYPESA, 1997), la convocatoria del Concurso de Ideas y sus Resultados.



Quizá convenga, y sea merecido volver atrás, sobre aquel concurso en el que se presentaron más de cien equipos, con 95 trabajos admitidos, esfuerzo que probablemente y , aparte de premios y accésits, tuvo una repercusión insuficiente en el futuro desarrollo y planeamiento de este enclave urbano, tan importante para la ciudad de Córdoba.

Las razones de sacar a la luz de nuevo, estas ideas, es porque tras una primera observación, se hace evidente que detrás de algunas propuestas, se diseñaba una idea de ciudad fluvial, entendida como aquella en que el río es un verdadero escenario urbano de interacción, actividad y que a la vez que centra la ciudad, posibilita y potencia interacciones de orilla a orilla.

1.6.1 *Los objetivos del concurso. Bases*

“El concurso se plantea pues, sobre unas premisas y con un ámbito físico determinados, siendo el objetivo final el que la propuesta o propuestas premiadas sean llevadas a la práctica en sucesivas fases mediante los planes o proyectos de desarrollo necesarios.” (Ayuntamiento de Córdoba, 1987)

“1. ÁMBITO DE ACTUACIÓN. Las propuestas deberán incidir sobre el ámbito físico que conforma el meandro natural que el río Guadalquivir describe en la ciudad [...]: En la margen izquierda: Puente Romano, Torre de la Calahorra, borde de la barriada de Fray Albino (Avda. de la Diputación y Acera de Granada) puente del Plan General desde Miraflores a zona del estadio. En la margen derecha: Puente Romano, borde del casco histórico (Ronda de Isasa, Paseo de la Ribera), borde del barrio del Arcángel con el estadio, vía de penetración desde variante siguiendo el límite del suelo urbano, hasta encuentro de esta vía con la prolongación del puente Miraflores-Estadio.” (Ayuntamiento de Córdoba, 1987)

“2. CONDICIONES DE PARTIDA. Deberán tomarse como determinantes solamente las clasificaciones y calificaciones urbanísticas otorgadas por la Revisión del Plan General en los distintos suelos. [...] deberá procurarse al menos no afectar de manera global los objetivos urbanísticos que subyacen detrás de las mismas.” (Ayuntamiento de Córdoba, 1987)

“3. ELEMENTOS OBJETO DE LAS PROPUESTAS.

-Sobre el cauce del Río: Definición del nivel de la lámina de agua así como las actuaciones pertinentes para la modificación, en su caso, del actual nivel.

-Sobre las márgenes: Conformación y tratamiento de los elementos de borde con el agua (muros, gaviones, plataformas, riberas naturales) tipos de los mismos, características, cotas altimétricas, accesos al agua, etc. Igualmente se contemplará la actuación sobre el embarcadero y zonas acuáticas en el molino de Martos así como sobre el propio Molino.

-Campo de la Verdad y Miraflores: Conformación del Parque de Miraflores definiendo los usos del mismo en relación con las propuestas del P.G.O.U., sistema viario y tipo de urbanización. Asimismo deberá contemplarse la conformación de los bordes del Parque con el barrio del Campo de la Verdad y las conexiones entre ambos.

-Zona del Estadio: Ajuste del trazado y las características de la vía de penetración, definición del nudo de encuentro de ésta con el Paseo de la

Ribera, conformación de las áreas libres y zonas verdes así como su viario de apoyo, y finalmente, propuestas sobre posibles usos en convivencia con dichas zonas.

-Puentes: Situación y trazado concretos, y su enlace con el sistema viario existente y futuro, características funcionales en cuanto a tipo de tránsito y una aproximación de la definición del diseño de puentes hasta un nivel de determinación de imagen formal con el detalle que se quiera.

-Sistema viario: Propuesta general de la estructura viaria en cuanto a comunicaciones transversales y tangenciales a las márgenes, y en su caso, una aproximación a propuestas de tránsitos rodado y peatonal." (Ayuntamiento de Córdoba, 1987)

"6. PREMIOS. A los trabajos que contengan una mejor idea sobre la ordenación de todo el conjunto objeto del concurso, dos premios: 1º PREMIO: 2.500.000 pts. 2º PREMIO: 1.500.000 pts. A los trabajos que contengan las mejores propuestas sobre temas particulares, se otorgarán los cuatro premios siguientes: Premio a la mejor idea sobre el PARQUE DE MIRAFLORES: 750.000 pts. Premio a la mejor idea sobre margen derecha en la ZONA DEL ESTADIO: 750.000 pts. Premio a la mejor idea sobre tratamiento del CAUCE y ELEMENTOS DE BORDE con el agua: 750.000 pts. Premio a la mejor idea sobre nuevos PUENTES: 750.000 pts. Sobre cada trabajo podrá recaer más de un premio." (Ayuntamiento de Córdoba, 1987)

1.6.2 Las propuestas presentadas.

El estudio y recuperación de alguna de las ideas planteadas en aquel concurso, accedidas gracias a unas diapositivas que permanecen en el Archivo Municipal e Córdoba, y que nunca han sido estudiadas con posterioridad, puede ayudar a seguir reflexionando sobre el tipo de relación C-R, sus escenarios, sus escalas. En este sentido se han recuperado fragmentos de aquellas propuestas que, en la mayoría de los casos y como se verá, no fueron premiadas, ni consideradas por el Jurado de aquel concurso.

Figura 1.48: Panel del equipo 42.982 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba.

Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.



- Miraflores como esquina reforzada por una trama ortogonal que favorece la continuidad de la ciudad hacia el arenal, manteniendo una proximidad C-R y la posibilidad de plantear el sector sur hacia el arenal hasta los límites de la campiña. Si bien se trata de una ortogonalidad forzada, tiene la orientación de la trama romana augústea y se acopla muy bien a la idea de ensanche este de la ciudad según la directriz de la N-IV, enfrentándose a un continuo entrecruzamiento con el Guadalquivir. Este simple trazado es fundador de múltiples posibilidades de proyecto, densidades e intensidades de relación. Es cierto que al acercarse a la escala de proyector urbano, el proyecto pierde solidez al no saber adaptar la trama propuesta en la escala grande, mostrándose excesivamente agresivo y acoplado a las calles y puentes a modo de megaestructura.



- Consideración de los espacios libres junto al río como acontecimientos de ribera, es decir que se ubican mayoritariamente a este nivel, de manera que la ciudad alta queda para el viario, las actividades. Los trazados geométricos permiten transiciones entre arquitecturas duras (muros), especializadas (diques, dársenas) y blandas (isletas, sotos) permitiendo un río híbrido y aparentemente activo, lo que en la práctica urbana suele acabar favoreciendo un mejor mantenimiento y mejora de su naturaleza (lo que se conoce y se usa, se defiende y se protege). No se considera tan acertado este proyecto en las alineaciones a las que se acoge, al haber utilizado focos y referencias que no tienen arraigos en la trama urbana de la ciudad.

Figura 1.49: Panel del equipo 11.123 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba. Mención por la propuesta del cauce. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.

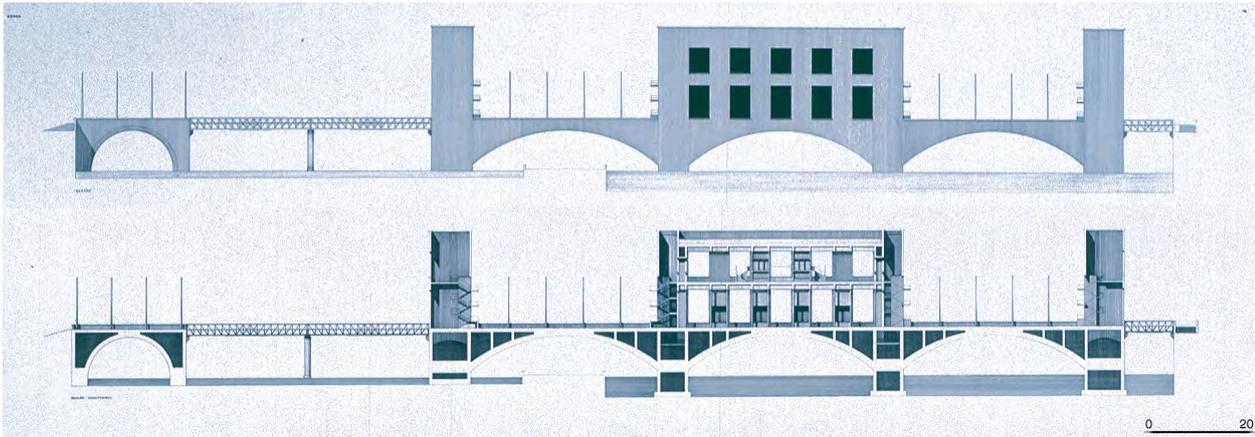


Figura 1.50: Panel del equipo 68.344 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba.

Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.

- La reflexión sobre el cruce del río es también importante. En una ciudad con un río con un cauce de cierta dimensión –para lo que es habitual en la Península Ibérica–, es planteable pensar en un puente Vecchio que aproxime una orilla a otra diseñándose como una calle con actividad y que protege al peatón del factor climático adverso gracias al abrazo de sus arquitecturas. En este sentido la propuesta propone un puente-edificio que se atraviesa, con varias alturas de las que observar el paisaje fluvial.

1.6. Ideas para el Guadalquivir en Córdoba



Figura 1.51: Panel del equipo 35.711 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba por M. Palancar, G. Olivares y J. Chastang. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.

- La proximidad urbana y la apuesta por el uso de la ribera desde y para la ciudad, diseñando una sección aterrazada que ponen en relación la ciudad con el plano del agua de manera permanente, favoreciendo el paseo lineal y empleo del agua para actividades deportivas. El sistema de balcones permite asomarse permanentemente al río. Se establece, a su vez, una relación visual intensa entre las dos orillas.

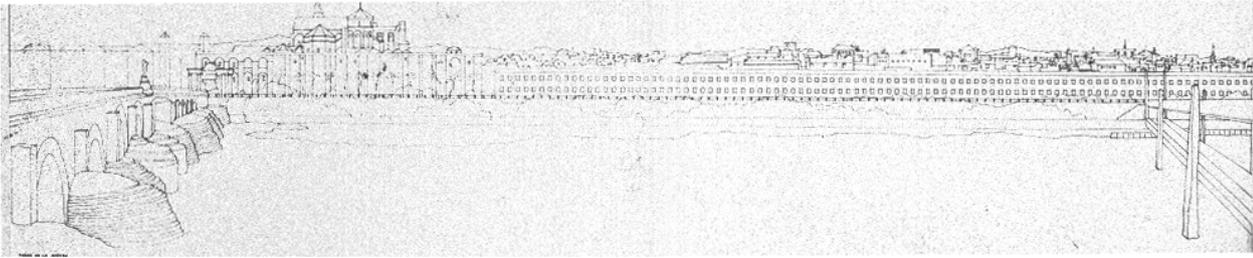


Figura 1.52: Panel del equipo 00100 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba.

Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.

- Siendo una de las propuestas más brutas, es interesante el planteamiento de una nueva arquitectura de borde en la fachada de la ribera, en el tramo comprendido entre la Mezquita que libera de arquitecturas frente al río, hasta el límite meridional de la Ajerquía en Campo Madre de Dios. Aunque cabe plantearse otras arquitecturas distintas a la propuesta, es obvio que los resultados de la ordenanza del PGOU de 1986 y las mejoras del Plan Urban Ribera no han conseguido llevar a buen puerto la evolución de este fragmento de la ciudad, resultando ser un semillero de arquitecturas banales –en su mayoría– y con una homogeneidad de trazado en planta y altura, que plantea la duda de si no habría que haber sido más flexible con la ordenanza en ciertos argumentos volumétricos, o al contrario, plantear una ordenanza tan estricta que se asimilara a un único proyecto como aquí se proponía. Destacar el guiño que se hace a la Coruña –Balconada de Av. Montoto y Torre de Hércules– .



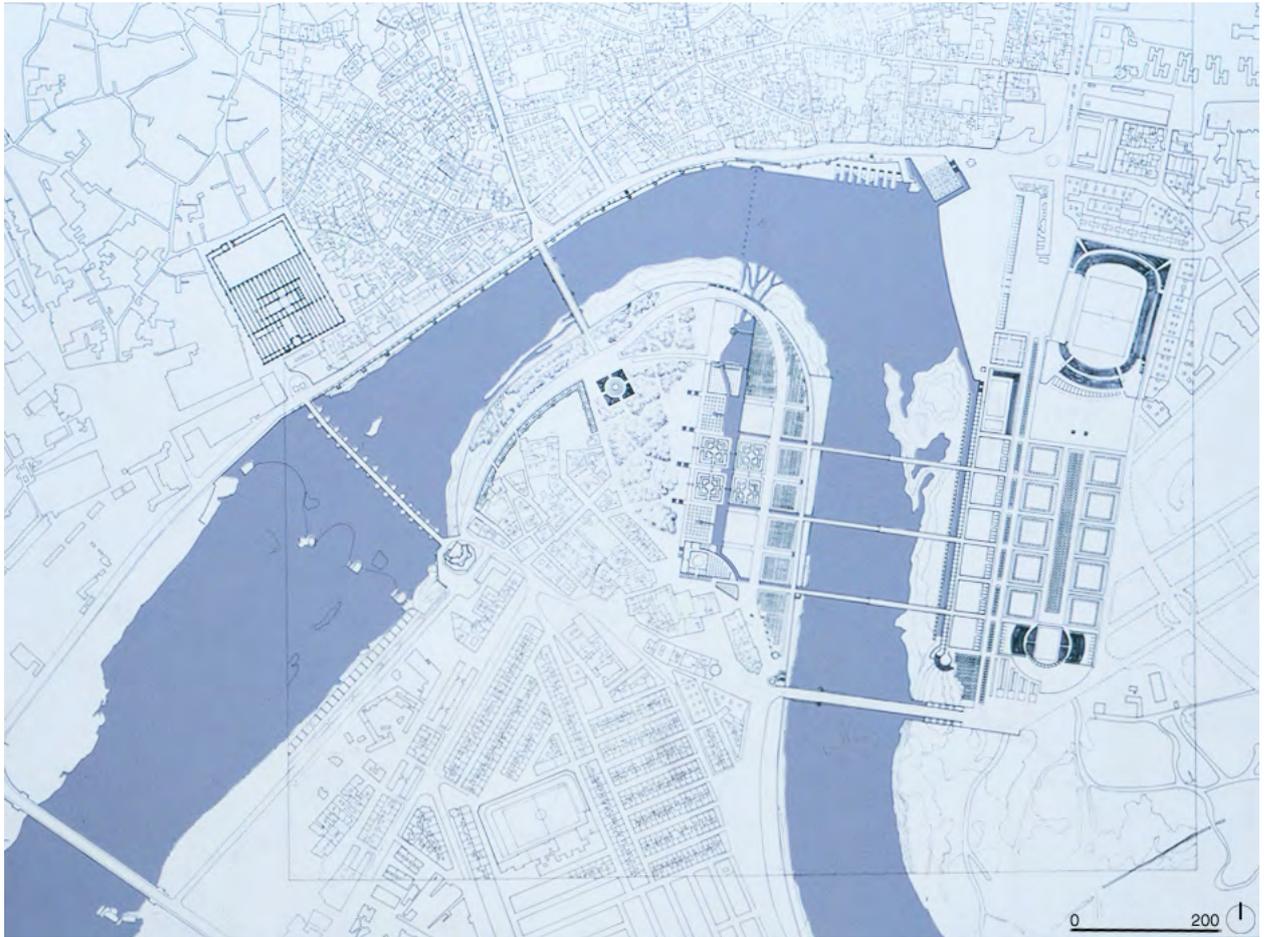
- Es interesante la importancia de los dos ejes ortogonales que ordenan las esquinas de molino de Martos, el borde de Mira flores y el arranque del puente romano, así como el doble eje perpendicular que cruza el río, alineado con la Cruz del Rastro y el paralelo, en conexión con el puente propuesto en el arenal. Esas dos líneas, son potencialmente fundadoras de un tipo de relación efectiva entre orillas y aproxima el casco histórico a Miraflores y facilita relaciones este oeste a través de la zona sur, favoreciendo la idea de doble ribera.

Figura 1.53: Panel del equipo 10.001 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba.
Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.

Figura 1.54: Panel presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba.
Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.



- Esta propuesta tiene varios valores a tener en cuenta. Primero entender que las grandes extensiones de espacio libre próximas al cauce estén a nivel de cauce, pudiéndose plantear un verdadero parque de ribera. Por otro plantear acercamientos de la ciudad muy caracterizados: de un lado, el Campo de la Verdad junto a Fray Albino, convertidos en un solo arrabal, que se enfrenta directamente al río, con un puente que enlaza el Arenal y que continua su recorrido paralelo a la fachada de Fray Albino, según la traza del antiguo camino de Castro; de otro, el diseño de la fachada de la Ribera con arquitecturas que ocupan determinadas posiciones en el manzanero, en diferentes posiciones de retranqueo y generando diversidad de espacios, que rompen la homogeneidad que el propio muro –que hace de balcón al río– ya posee; finalmente, la incorporación de un sistema de espigones, paralelos a calle Campo Madre de Dios, reforzando el encuentro de las aguas del Guadalquivir con el molino de Martos y la posibilidad de un trasdós –Arcángel-Arenal– urbanizado, hacia el Barrio del Santuario.



- Destaca el espacio encuadrado entre el molino de Martos y el puente del arenal propuesto, cerrado a través de una doble fachada potente, a ambas orillas –Miraflores-Arcángel–, encorsetada a través de varias pasarelas que convierten este fragmento del río en una especie de «foro fluvial». Es interesante también la alineación de toda la fachada urbana que se propone en la zona del Arcángel con el lienzo occidental de la Ajerquía, actual avenida de Campo Madre de Dios, que se continúa hasta el puente que se propone para el cruce hacia la zona de Miraflores, con trazado muy parecido al que actual puente del Arenal. Destaca también la apertura al río del Estadio que se mantiene en su posición original, algo que no muchas propuestas incluyen. Es decir, se propone despejar de arquitectura la fachada fluvial del estadio que de esta manera ofrece un magnífico telón de fondo a sus usuarios a la vez que muestra al barrio su gran vacío interior. Resulta también atractivo el canal de agua navegable que se establece por delante de esta fachada y la posibilidad que deja a recuperar el entorno del molino de Martos según la antigua huella del siglo XVII-XVIII y XIX antes de que el meandro de Miraflores se empiece a encajar de manera definitiva. Asimismo apuesta por la vitalidad de la zona Arcángel-Miraflores, aumentando cierta densidad entre las dos orillas, en un ámbito muy acotado, que no llega a ser muy amplio. También es interesante, en la trasera de la fachada que propone en Miraflores, esa

Figura 1.55: Panel presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.

uña de verde que separa la nueva arquitectura propuesta, del antiguo barrio del Campo de la Verdad, espacio verde que partiendo desde ese interior habitado se prolonga hacia el río.



Figura 1.56: Panel del equipo 14.785 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba por Eduardo Ortiz Moreno y Jurgen Rassmann. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.

- Interesante el desmonte del sistema de defensas fluviales de la orilla derecha en el tramo del Arenal y Arcángel, hasta el molino de Martos, con un tratamiento naturalizado, compatible con un sistema de embarcaderos que se extiende por todo el río, permitiendo el cabotaje fluvial, lo que posiblemente sea la idea más atractiva de la propuesta. Ya que de alguna manera se están definiendo una serie de ritmos, a nivel de cauce, a partir de los cuales se entrevé la idea de poder cruzar el río de un lado a otro, desde diferentes puntos.

En principio, este cabotaje y trasiego de un lado a otro del río no tienen porque ser muy perjudicial para su naturaleza y conservación, siendo probablemente más beneficiosa la repercusión que tenga sobre los habitantes de la ciudad; conocer el río y poder relacionarse de una manera más íntima con él. Además, si tenemos en cuenta el reducido tamaño de esas dársenas o puntos de atraque el impacto que tendrían sería mínimo.



Figura 1.57: Panel del equipo desconocido presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.

- Lo que más llama la atención de esta propuesta es toda la batería de equipamientos con la que se cierra el frente de viviendas de la zona del Campo de la Verdad, en la transición hacia un parque de Miraflores claramente inspirado en el olivar andaluz. Sorprende que esos equipamientos no busquen con la mirada la zona monumental de la Mezquita. En vez de eso, se orientan hacia el Arcángel, donde a su vez se concentra otro paquete de grandes equipamientos -tras una banda con el mismo tipo de plantación- distribuidos en una cuña ortogonal que se abre hacia el río buscando la mutua contemplación.

Se distinguen, asimismo, unas potentes defensas fluviales de todo el tramo interior del meandro de Miraflores lo que indica que ese parque, tan poco verde, estaría elevado respecto a la cota de la lámina de agua. Otro punto, especialmente interesante de la propuesta, es el soterramiento planteado en la ronda de Isasa, en el frente fluvial del Alcázar, que de esta forma puede recuperar el acceso a sus murallas y toda la zona de ribera.



- La propuesta número 69564 es una de las más novedosas de cuantas se presentaron al concurso. En ella, se realiza una apuesta clara por la tecnología llevada al límite de la hidráulica, con el objetivo generar importantes tensiones entre los diferentes ámbitos, capaces de generar actividades que salten de una a otra orilla.

Con esta intención de cruzar el río, o de conectar la cota superior de la ciudad con la lámina de agua, se propone por una parte, un conjunto de infraestructuras tecnológicas habitables y de otro lado, un uso activo de los cauces alto y bajo del río, que incluso precisaría del desmontado parcial de algunos tramos de murallas fluviales.

En el parque de Miraflores se ha previsto una trama reticular de vegetación prolongada hasta el mismo borde irregular de la edificación existente. En esa zona de transición arranca toda una serie de caminos y pasarelas buscando con trazados y cruces a diferentes alturas. Destacando puentes principales, uno como prolongación de la calle San Fernando y el otro casi ortogonal a éste en el Arcángel, donde se amplía mucho el cauce creando islas y ensenadas artificiales. Hacia ellas desciende una gran explanada aterrazada en el borde con la autovía como inicio -o final, según se mire- de un parque que va mutando y ofreciendo caracteres muy diversos, ya sea como prolongación de una arquitectura concreta o en relación directa con el cauce bajo y las aguas, configurando la imagen

Figura 1.58: Panel del equipo 69.564 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba.

Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.

de un continuo espacio para el ocio, recreo y contemplación.



Figura 1.59: Panel del equipo 27.182 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba por Adolf Martínez Matamala y Josep Lluís Sisternas Suris.

Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.

- En la propuesta recogida en la figura 1.59 propuesta destaca la potentísima estructura reticular que arma -al mismo tiempo- edificación, viario y viaductos, desde la zona de la Fuensanta hasta la orilla opuesta de Fray Albino, para volver a saltar a la otra orilla en dirección al Casco Histórico, a la altura de la calle de San Fernando.

Esa nueva cuadrícula residencial, prolongación de la edificación consolidada en la zona del Arcángel, se organiza en torno a grandes espacios abiertos.

En el cauce fluvial, se adoptan diferentes soluciones en cada uno de los vacíos delimitados por la malla adoptada, la cual define unos puentes bastante bien calculados y posicionados, sobre todo porque acometen en las vías principales de los barrios enfrentados por el río.

El estadio se traslada, siguiendo la directriz que marca la orilla del río, aguas arriba hasta encajarlo dentro de la retícula propuesta. En su posición original aparece una forma circular que ofrece una posición óptima de mirador, muy bien comunicada dentro de la red ortogonal. Una segunda forma circular se reproduce a continuación, en esta ocasión reconfigurando el inicio del paseo de la Ribera.

Resulta igualmente singular el eje que desde ese punto conecta directamente con el nudo de la autovía dejando una gran área -que se correspondería con el actual ferial- a un nivel mucho más bajo planteando la compatibilidad de ese uso esporádico -una sola semana del mes de mayo al año- con un parque mucho más húmedo.

Resumiendo, se trata de un proyecto muy bien armado que propone unos ritmos y distancias muy adecuadas que no suelen superar los 500 metros entre unos acontecimientos y otros.



- En la propuesta de la figura 1.60, se aprecian ciertos trazados con la tensión necesaria como para armar la conexión entre el Casco Histórico y el Campo de la Verdad, realizada con la prolongación de la calle San Fernando y la introducción de una trama reticular a partir de ésta, muy similar a la de Fray Albino. Dicha trama recoge de una parte, el antiguo camino de Castro mientras que en la dirección perpendicular conecta la Torre de la Calahorra con el Estadio -que permanece en su posición original-. A partir de él se prolonga una gran banda verde, del mismo ancho de su crujía, que muere en el río aguas arriba en cuyo borde fluvial se genera un canal de uso deportivo, separado a su vez del río por otra zona verde de trazado mucho menos artificial, que se asemeja perfectamente a los sotos que existen en la actualidad. También se rediseña toda la curva exterior del meandro, diferenciándose una ensenada artificial -final del canal de remo- que se aprovecha para redibujar el trazado curvo del meandro.

Figura 1.60: Panel del equipo desconocido presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.



Figura 1.61: Panel presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba por Alberto Humanes Bustamante, M. Dolores Somoza y Santiago Vellisca Rodríguez.
Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.

- Se ha recuperado la propuesta de la figura 1.61, pese a entender que no es muy acertada estéticamente, por el interesante debate que plantean sus valientes ideas.

Por lo pronto es de las pocas que contempla una refachalización integral de la Ribera, es decir, de las arquitecturas completas con todas sus crujías, patios interiores y traseras.

Además resulta muy atractiva la conexión que plantea el eje prolongación de Campo Madre Dios, que llega a ser tangente al cauce justo antes del Estadio. A dicho eje se enganchan una serie de equipamientos deportivos a ambos lados, lo que invita a pensar en una pieza capaz de resolver al mismo tiempo las comunicaciones con los cauces bajo y alto, donde se van encadenando diferentes acontecimientos de este gran espacio verde que se propone en el Arenal.

Mucho más realista que las dos ideas anteriores, es la trama urbana que se propone desde el Santuario hasta la zona del Arenal, una retícula muy bien ajustada en proporciones y en sus conexiones de contorno.

1.6.3 Las propuestas premiadas y la interpretación del Jurado.

Se promueve dicho concurso internacional para dar impulso a la ciudad a la hora de coser las dos orillas y de convertir el río en una centralidad. Se otorgan Primer y Segundo Premio, así como otros cuatro premios temáticos.

Los miembros del Jurado, acordaron por unanimidad hacer al Ayuntamiento de Córdoba las siguientes sugerencias:

1ª. Se considera fundamental para la Ciudad la recuperación del Paseo de la Ribera como tal Paseo, quitándole el carácter de vía rápida que actualmente tiene, lo que constituye una barrera entre la Ciudad y el Río, absolutamente rechazable en su estructura actual.

2ª. Se entiende que tanto el Puente Romano como los que hubieran de construirse entre el actual de San Rafael y el futuro del Arcángel, deberán tener carácter de peatonales. El Sr. Galán añadió que además debería estudiarse una fórmula para "cubrir" "techar" los nuevos puentes (pasarelas) de forma que se haga más amable su trayecto en época calurosa.

3ª. La drástica disminución del tráfico rodado a través del Paseo de la Ribera, que no debe tener otro volumen que el que genera el tráfico local, debe permitir el avance de los jardines del Alcázar hasta la ribera del Río.

4ª. Aún cuanto por algún miembro del Jurado se estimó el muro de cerámico de Miraflores como un elemento "dramático" y "formidable", se consideró unánimemente que sin pérdida de su carácter de defensa, y en la medida que esta necesidad lo permita, debe rebajarse su nivel actual hasta no superar la cota que tiene el muro de defensa de la margen derecha, disminuyendo el impacto ambiental de gran talud que ahora tiene.

5ª. Se considera que el actual muro existente en la margen derecha del Río, a la altura del Molino de Martos, debería desaparecer en cuanto que constituye un elemento de borde de cauce no solo antinatural y contrario a la idea de la recuperación del contacto blando del Río con su Ribera en lo posible, sino que incumple la solución hidráulica más lógica a los problemas que el discurrir del Río impone en aquella zona.

En este sentido solo las obras de la nueva carretera de penetración a la Ciudad desde la variante de la N-IV, tendrían que ser, en esa zona, la última obra de fábrica entre el Río y la Ciudad.

6ª. Debe evitarse el uso náutico tipo Puerto del Río (que supondría la construcción de espigones, muelles, pantalanés, almacenes, etc. en el espacio o zona del molino de Martos en terrenos que deberían recuperar su condición de playa, con tratamiento que permita mantener el carácter calmo y sosegado del Río, tradicional en ellos.

7ª. Se considera que la zona situada bajo el actual estadio del Arcángel, margen derecha del Río, admite efectivamente el uso ferial, aunque la solución que finalmente se adopte para esos terrenos tendría que ser tal que haga posible también el uso deportivo de los mismos, de manera que su ordenación en detalle tendría que hacerse modulándolos para el doble uso deportivo y ferial, que debería comprender así mismo la ubicación de la Feria de la Fuensanta.

8ª. La realización completa del Parque de Miraflores debe quedar sujeta en definitiva a las ideas del autor del correspondiente Proyecto, pero se entiende que debe dar lugar a un recinto participativo, de tipo abierto ("salvaje") al pie del muro, y más en consonancia con el jardín andaluz en la parte superior.

9ª. Que se imponga como idea fundamental en el tratamiento de toda la zona, el carácter peatonal tanto del Puente Roma no como el de los nuevos que hubieran de tenderse entre ambas orillas. En cambio, no se consideró necesario que haya de condicionarse el tipo de puentes o pasarelas a construir, a la presencia del Puente Romano, siempre que la calidad de la idea permita

no una confrontación sino un “diálogo” entre dicho Puente y los nuevos a construir.

10^a. Deberán recuperarse las Azudas y Molinos existentes, incluso los situados aguas abajo del Puente Romano. La correspondiente elevación de la lámina de agua, que alcanzaría sus niveles históricos, tendría que hacerse con respeto al ecosistema de la zona que permite la existencia de islas o bordes arenosos, hábitat de una fauna característica.

11^a. Se consideró unánimemente que el espacio del Río situado entre los puentes Romano y de San Rafael constituye un espacio de excepcionales posibilidades, con una síntesis de elementos (agua, tierra, flora, clima, luz, evocación histórica) que hacen imprescindible su tratamiento, para la plena recuperación de sus posibilidades, por las más altas Autoridades mundiales en materia urbano-paisajística.

Concurso de Ideas sobre el Río Guadalquivir en Córdoba, Actas del Jurado, Ayuntamiento de Córdoba (1987).



Figura 1.62: Primer premio del Concurso Internacional de Ideas para el Guadalquivir. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

- Lo primero que llama la atención en la propuesta ganadora del Concurso (fig. 1.62) es la clara delimitación existente entre el ámbito del agua y la ciudad. El trazado del cauce, generado mediante una intervención hidráulica sencilla y directa, es ostensiblemente artificial, obviando un lugar para relaciones de proximidad. Sí se propondrá la recuperación del trazado en la curva del Molino de Martos, similar al de comienzos del siglo pasado, reconstruyendo también el antiguo azud. Dicho cauce se alinearán a Campo Madre de Dios con una gran avenida arbolada de borde que recorre de forma rectilínea toda la orilla del Arcángel -recuperando así su relación directa con el río- para, posteriormente, enlazar con la curva del Arenal.

Para el ámbito urbano se continúan una serie de tramas existentes, incluso dentro de algunos espacios verdes, que dejan diversos vacíos, como el triangular junto al nudo de la Ronda Sur, donde finalmente se acabará construyendo Mercacórdoba.

No se modifica la posición del Estadio, del que emana una franja de parque con su misma anchura. Ésta comienza con una distribución muy rígida pero, tras pasar bajo el puente propuesto para el Arcángel, adopta una configuración más libre hasta morir en el límite con la ronda.

Sobre el trazado de dicho puente, que arranca tras un leve giro en la

zona del Arenal, se observa una clara discontinuidad entre el punto de acometida en el Campo de la Verdad y el gran eje que proviene de la Calahorra, con el que sí conectará la versión definitiva. En su lugar, se busca generar una conexión transversal en Fray Albino.

En la zona de Miraflores también se apuesta por prolongar la calle San Fernando, cuya dirección se usa para el ordenamiento del parque. Se generan nuevas fachadas fluviales en la zona entre el Puente Romano y el de San Rafael, además del lateral vacío de Fray Albino junto al nuevo puente propuesto, sin que se proponga ninguna intervención en el Paseo de la Ribera.

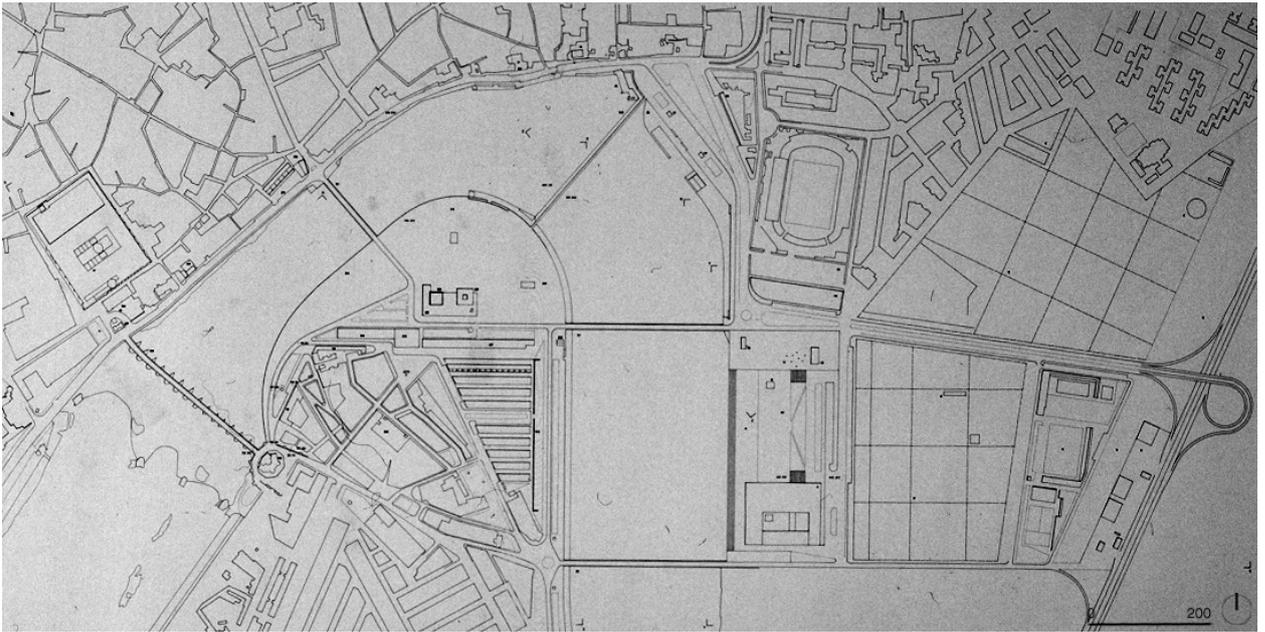


Figura 1.63: Segundo premio del Concurso Internacional de Ideas para el Guadalquivir. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

- De la propuesta galardonada con el segundo premio del concurso (fig. 1.63), es destacable la pareja de puentes paralelos que generan una tensión directa entre las orillas opuestas del Arcángel y Miraflores. De ellos, el más próximo al Estadio se alinea con el límite de las construcciones del Campo de la Verdad funcionando como límite entre lo construido y lo no construido del lóbulo de Miraflores, donde la parte superior queda como gran vacío y la parte inferior, comprendida entre los dos citados puentes, se rellena con unos pabellones lineales, cuya fachada norte es muy parecida a la que propone Koolhaas cuando modifica el solar del Centro de Congresos.

En la orilla opuesta, frente a toda esta construcción en peine, se prevé una especie de playa artificial que va descendiendo hacia el río y que incluye lo que parece ser un gran equipamiento fluvial. Resulta igualmente interesante la directriz elegida para estos puentes, sobre todo por la continuidad hacia la Ronda Sur. Por el contrario, no se puede obviar el deficiente enganche del puente inferior con la zona de san Julián, hacia la Calahorra, donde confluye una amalgama de arquitecturas que se pretende resolver con una pequeña rotonda, que no hace sino complejizar el encuentro de vías.

Como punto negativo de la propuesta, resulta bastante incomprensible -al menos en este plano general de propuesta- esas retículas sin grosor ni sección que se dibujan en la zona del Arcángel, en conexión con el Santuario.



Figura 1.64: Premio Temático del Concurso Internacional de Ideas para el Guadalquivir: Puentes. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

- Esta propuesta (fig. 1.64) que, inexplicablemente a juicio del autor de esta tesis, fue galardonada con el premio temático de puentes, propone la construcción de un puente circular en la zona del Arenal cuyos principales accesos se producen tangentes en el sector inferior, quedando el resto de la estructura destinado a un uso más residual. Además, este puente circular, por su ubicación, no articula ningún territorio ni tampoco es que llegue a funcionar como rotonda quedando pues, como un simple formalismo en el plano.

El otro puente que se plantea, y que finalmente será construido en 2003 como puente de Miraflores, tiene la particularidad de proponer una peana intermedia como único apoyo para salvar toda la luz entre la Cruz del Rastro y Miraflores. Dicha peana de forma fusiforme está claramente sobredimensionada con el propósito de albergar un uso propio como equipamiento de ciudad, algo que finalmente no se llevará a cabo. No obstante, es también cuestionable su orientación, buscando directamente las arquitecturas del Campo de la Verdad a la vez que evita una relación directa con el viaducto circular.

De hecho se detectan en esta propuesta otros elementos más interesantes que el altisonante trazado de los puentes descritos, como que hace de San Rafael desde la orilla o el desmonte de fragmentos de la Ribera.



Figura 1.65: Premio Temático del Concurso Internacional de Ideas para el Guadalquivir: Campo de la Verdad y Miraflores. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

- En el caso de la propuesta galardonada con el premio temático para la zona Campo de la Verdad - Miraflores (fig. 1.65) se evidencia una ordenación muy rígida en las zonas de contacto con las manzanas existentes, donde no existen casi relaciones de continuidad entre la trama propuesta y la existente, ni tampoco con el borde del río o con los lugares hacia los que apunta al otro lado de la ciudad (Arcángel y Arenal) a pesar de que - acertadamente según el criterio del autor de esta tesis- se apuesta por una idea de ciudad en los apoyos de los puentes.

Parece mucho más interesante la playa que se propone en la zona del Molino de Martos, pese a que éste quede muy desvinculado del paso del agua que le dio origen, aporta una idea potente de descenso al río y a su lámina de agua. Algo que, con una reinterpretación posterior acertada, hubiera ganado mucho, sobre todo apostando por un uso continuado de playas aguas arriba en lo que sería un gran parque natural de ribera.



Figura 1.66: Premio Temático del Concurso Internacional de Ideas para el Guadalquivir: Cauce y Elemento de Borde. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

- La propuesta galardonada con el premio temático al tratamiento del cauce y los elementos de borde (fig. 1.66) plantea una idea muy interesante para el lóbulo de Miraflores. Por una lado, vincula el puente que cruza, continuación de la calle de san Fernando, y lo introduce dentro de la propia ciudad, con lo cual inmiscuye al peatón en la propia dinámica del barrio. Del otro lado, plantea un límite mediante una nueva arquitectura que establece un espacio abierto en dos niveles: nivel alto -de ciudad- y nivel bajo, que de esta forma arranca antes que la curva del meandro en esa orilla izquierda y que luego continua en la propia curva. En cuanto a la citada trama, plantea un interesante juego de guiños ortogonales con la calle San Fernando, que incluso acometen en la zona del Arcángel, junto al Estadio, donde vuelve a desmontar el río con una serie de plataformas. Éstas se completan con la inclusión de un dique; una estructura blanda en mitad del río con una orientación ambigua.

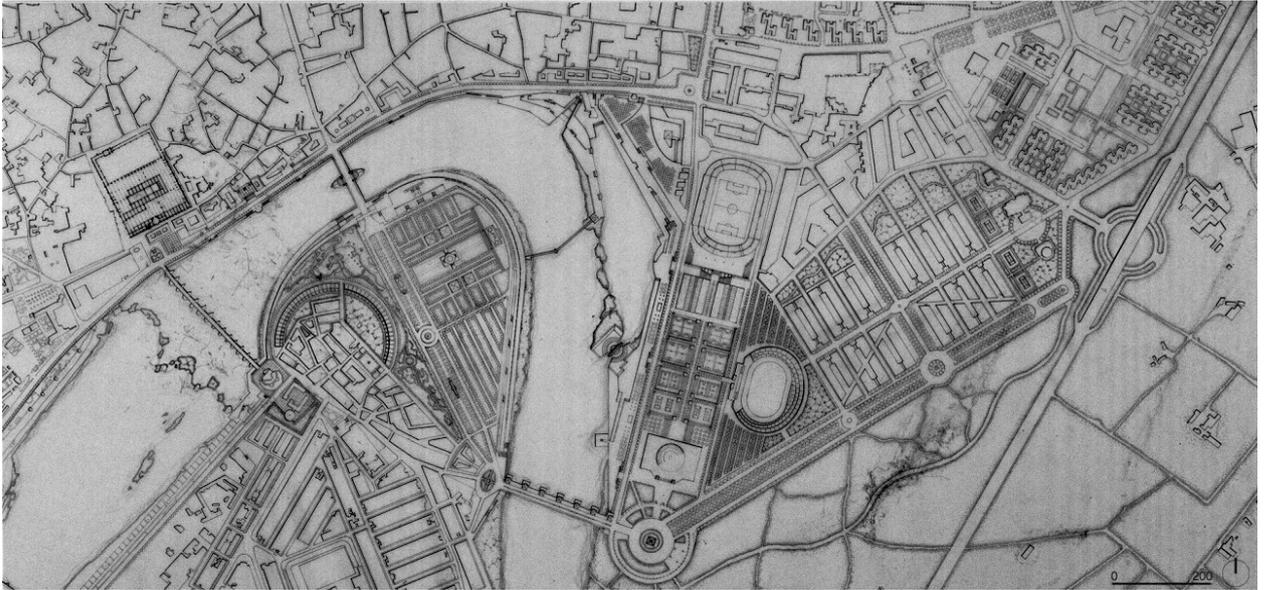


Figura 1.67: Premio Temático del Concurso Internacional de Ideas para el Guadalquivir: Zona del Estadio.
Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

- La propuesta galardonada con el premio temático para la zona del Estadio (fig. 1.67) propone mantener éste en su posición original y adosarle toda una pastilla como prolongación de su geometría aguas arriba. Dicha pastilla mezcla arquitecturas y equipamientos alineados con la dirección de Campo Madre de Dios. Al final de la misma, se entronca con una avenida que recoge una ampliación del barrio del Arcángel y su continuidad y articulación con la autovía a través del intersticio del barrio del Santuario y la zona de colegios del mismo.

En cuanto a la intervención fluvial se prevé la apertura del arroyo de Pedroches así como una especie de marisma fluvial por donde entra el agua a través de un conjunto de isletas que parten el cauce del río en dos, estrechándolo según se aproxima al Molino de Martos, en lo que podría ser un interesante espacio de retiro de la ciudad.

La estética recuerda mucho a las exposiciones universales de principios del siglo xx. Pero en general sí que parece acertado el premio en cuanto a que es uno de los proyectos que propone una respuesta más clara y más desarrollada al ámbito del Arcángel, implicándose con la conexión a la futura autovía de una manera arquitectónica y la continuidad también con la trama rural del Arenal. Por último señalar la construcción de ciertas arquitecturas en la fachada de la Ribera, que pudiera ser interesante, confirmando por otra parte el carácter intervencionista de una propuesta que a veces peca de excesiva rigidez.

Como justificación del Primer Premio, insistió en valorar la aportación que supone la consideración del actual Puente de San Rafael como pieza fundamental para el acceso viario a la zona tratada con salida a través del Campo de la Verdad-Miraflores hasta cruzar de nuevo el Río por un puente de nueva construcción en la zona del Arcángel, contiguo a la zona ferial y deportiva prevista, lo que permite (evitando la concepción generalizada del acceso a esta zona a través de un puente no peatonal continuación de la calle San Fernando) reducir el tráfico en el Paseo de la Ribera, hasta convertirlo sin traumatismo en tráfico local, con la consiguiente consecuencia del acercamiento de la Ciudad al Río, singularmente del casco antiguo a Miraflores, convertible así en un gran espacio verde apartado del tráfico, constituyente de un excepcional conjunto, que conjuga un gran Parque con un gran Río y con una excepcional zona histórico-artística.

Según se exponía en su momento, en uno de los pocos escritos que reaccionaron ante la selección del jurado:

«[...] los trabajos premiados no parecen ofrecer ideas unitarias sólidas de las que deducir proyectos realizables y deseables. [...] llama la atención [...] el número de concursantes –cien equipos–, la cantidad de trabajo –casi trescientos paneles–. [...] No hay ante esto más actitud provechosa que aplicarse desde otro enfoque a releer el material, con pausa y desprovistos ya del narcisismo con que actuó el Jurado, muy atento a escucharse sus propias y geniales observaciones en público, y menos dispuesto a entender la algarabía de cien equipos.

[...]

Eran otros los caminos de investigación que el Jurado-concursante no tuvo tiempo de estudiar [...] Ciertas relaciones topológicas entre edificación y río. reconocibles en grabados antiguos y libros de viajes, que informan sobre el peculiar modo de fusión entre imagen urbana medieval y río indómito, ¿como pueden reponerse o conciliarse con los contundentes muros que una peculiar ingeniería hidráulica luego les añadió?

[...]

Para ser coherentes con el ánimo que el Municipio puso en esta convocatoria, para continuar con la ilusión de tantos que se sintieron seducidos por la ciudad y trabajaron para ella, debiera el Ayuntamiento recomponer su demostrado y culto pensamiento sobre el río y sus riveras, que se formó en largos años de debate crítico y trabajo urbanístico participado y creativo. Valore la Administración el mérito de cien respuestas ilusionadas de otros tantos equipos profesionales y lo que de ello tiene de valioso y deferente en el panorama actual de desazón y desestructuración del pensamiento urbanístico en Andalucía. Y finalmente conduzca las grandes cuestiones sectoriales a sus responsabilidades urbanas, es decir, civilizadas. [...]. Entre el romanticismo y la hecatombe, aún alentamos una vaga aspiración clásica: ética y estética en la medida de lo posible».

Concurso de ideas sobre el Guadalquivir en Córdoba: lecciones y estampas para decorar un río, Cuenca et al. (1988).

1.7 Características del límite fluvial

Fruto de la superposición entre los espacios naturalizados de la ciudad y la ciudad construida, propuesta por el planeamiento urbano contemporáneo. La intervención hidráulica dialoga con el río y ciudad según propuesta del PERG y sus planes derivados.

La presente cartografía (fig.1.68) es el resultado de la superposición de tres estados del entorno del Guadalquivir en Córdoba:

- En gris, se representa la base del plano, el estado anterior del río de los años 80 y su topografía detallada incluso dentro del propio cauce fluvial.
- En rojo, una primera capa que contiene toda una serie de proyectos e intervenciones municipales, orquestadas por el PERG, con desarrollos parciales ejecutados en los últimos años, en ejecución o previstos a falta de aprobación definitiva.
- En verde, todo el conjunto de naturalezas que se extienden dentro y fuera del cauce del río.
- En azul, el proyecto hidráulico, empezado a diseñar a principios de los 90 tras el PERG que cristaliza en el Proyecto de Ejecución del para finalmente ser ejecutado durante los años 2005-2009.

Esta mezcla de actuaciones pasadas y futuras representa el contraste, por un lado, entre la ciudad que es y la que quiere ser, con la naturaleza del río; a la ciudad y ese espacio para la coexistencia entre estas dos realidades. Se visualiza al unísono la propuesta que hizo Córdoba tras la reflexión del PERG y las actuaciones que se han llevado a cabo tanto en planeamiento como en ejecución en los últimos 20 años.

- CR1. Empezando aguas arriba del Guadalquivir a la altura del cruce de la Ronda Sur, se encuentra la zona denominada del Arenal donde se ubicó finalmente el recinto ferial, consistente en un terreno baldío y allanado para la celebración de la feria de mayo en Córdoba. La pretensión era que fuera un recinto arbolado, una especie de bosque sobre el que poder realizar estas actividades feriales y luego poder tener un uso de parque periurbano los fines de semana. Efectivamente ese uso se produce aunque la mayoría del tiempo permanece vacío. También se decidió instalar el nuevo estadio de fútbol en esta zona junto al nudo de la autovía.
- CR2. En la orilla izquierda donde se han construido y se pretende construir una serie de arquitecturas de borde que consoliden la zona de transición entre los límites urbanos existentes marcados por el barrio de Fray Albino y el nuevo cauce fluvial que no hace otra cosa que mantener los muros existentes de la obra hidráulica desarrollada en los 60. Volviendo al CR1, en cuanto a la obra hidráulica aquí se hacen unos desmontes de terreno con unas plataformas abalconadas donde se ubican las casetas municipales.
- CR3. El desembarque del puente del Arenal, en los ámbitos de Miraflores y Campo de la Verdad, es un lugar muy característico puesto que aquí desemboca el antiguo Camino de Castro, la carretera de Granada en dirección hacia el puente romano, existiendo un recorrido de unos 800 metros entre el extremo de este puente y el del puente romano. Aquí se



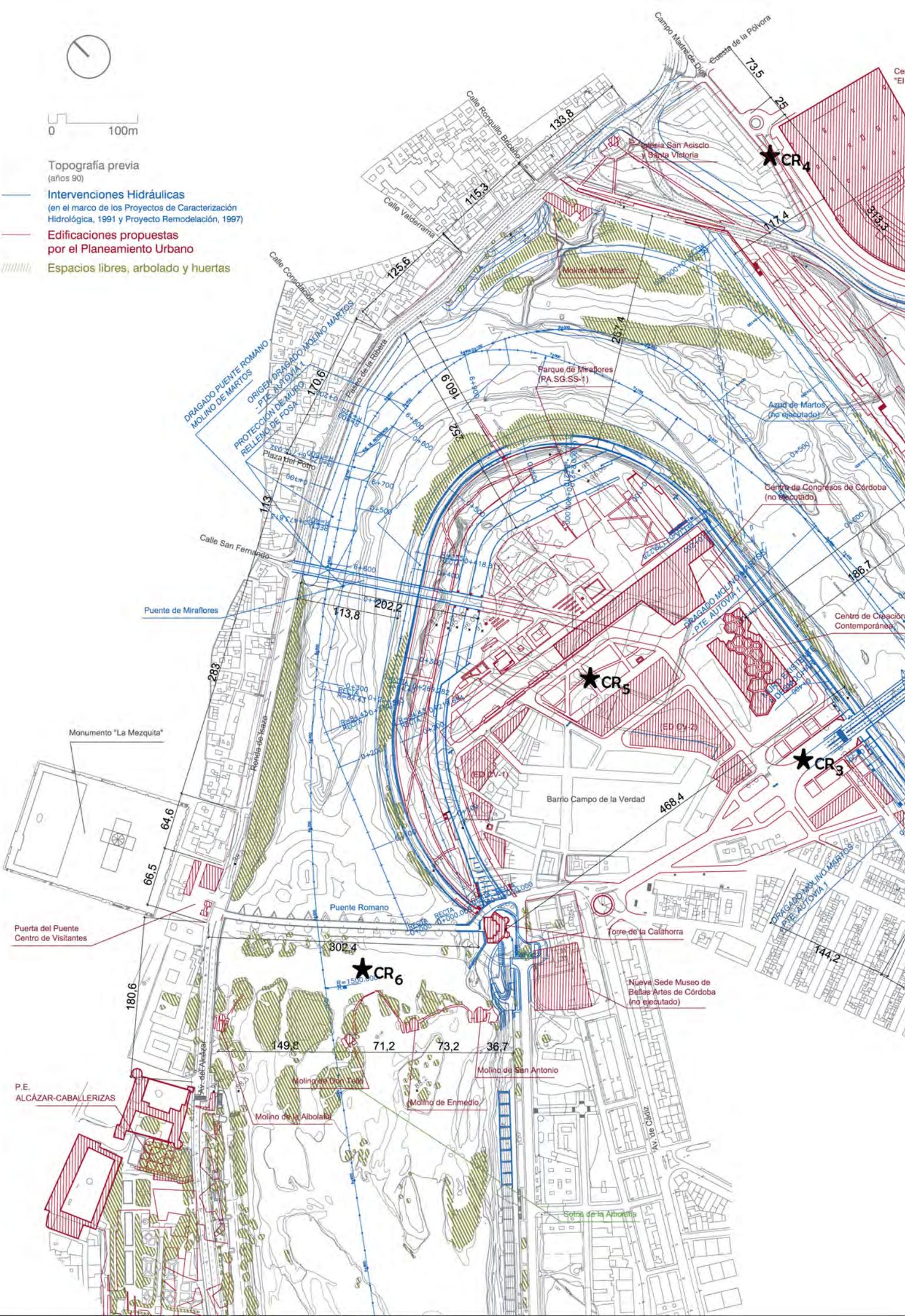
0 100m

Topografía previa
(años 90)

Intervenciones Hidráulicas
(en el marco de los Proyectos de Caracterización Hidrológica, 1991 y Proyecto Remodelación, 1997)

Edificaciones propuestas por el Planeamiento Urbano

Espacios libres, arbolado y huertas



Monumento "La Mezquita"

Puerta del Puente
Centro de Visitantes

P.E.
ALCÁZAR-CABALLERIZAS

★CR6

★CR5

★CR4

★CR3

Barrio Campo de la Verdad

Torre de la Calahorra

Nueva Sede Museo de
Bellas Artes de Córdoba
(no ejecutado)

Molino de Don Juan

Molino de la Alboloba

Molino de Enmedio

Molino de San Antonio

Sotom de la Arboreta

Iglesia San Acisclo
y Santa Victoria

Parque de Miraflores
(PA.SG.SS-1)

Azud de Martos
(no ejecutado)

Centro de Congresos de Córdoba
(no ejecutado)

Centro de Creación
Contemporánea

Puente de Miraflores

Puente Romano

DRAGADO PUENTE ROMANO
MOLINO DE MARTOS

ORIGEN DRAGADO MOLINO MARTOS
- P.TE. AUTOVIA 1

PROTECCION DE MOLINO
RELLENO DE FOSOS

DRAGADO MOLINO DE SAN ANTONIO
- P.TE. AUTOVIA 1

DRAGADO MOLINO DE MARTOS
- P.TE. AUTOVIA 1

Ronda de la Mezquita

AV. de la Mezquita

AV. de Cádiz

Calle Conquistador

Calle San Fernando

Calle Valderama

Calle Ronquillo Bideño

Campo Martos

Cuesta de la Pólvora

64.6

180.6

149.8

71.2

73.2

36.7

302.4

283

113

170.6

113.8

202.2

6'691

252

6+700

6+800

6+900

6+1000

6+1100

6+1200

6+1300

6+1400

6+1500

6+1600

6+1700

66.5

180.6

149.8

71.2

73.2

36.7

302.4

283

113

170.6

113.8

202.2

6'691

252

6+700

6+800

6+900

6+1000

6+1100

6+1200

6+1300

6+1400

6+1500

6+1600

6+1700

64.6

180.6

149.8

71.2

73.2

36.7

302.4

283

113

170.6

113.8

202.2

6'691

252

6+700

6+800

6+900

6+1000

6+1100

6+1200

6+1300

6+1400

6+1500

6+1600

6+1700

64.6

180.6

149.8

71.2

73.2

36.7

302.4

283

113

170.6

113.8

202.2

6'691

252

6+700

6+800

6+900

6+1000

6+1100

6+1200

6+1300

6+1400

6+1500

6+1600

6+1700

64.6

180.6

149.8

71.2

73.2

36.7

302.4

283

113

170.6

113.8

202.2

6'691

252

6+700

6+800

6+900

6+1000

6+1100

6+1200

6+1300

6+1400

6+1500

6+1600

6+1700

64.6

180.6

149.8

71.2

73.2

36.7

302.4

283

113

170.6

113.8

202.2

6'691

252

6+700

6+800

6+900

6+1000

6+1100

6+1200

6+1300

6+1400

6+1500

6+1600

6+1700

64.6

180.6

149.8

71.2

73.2

36.7

302.4

283

113

170.6

113.8

202.2

6'691

252

6+700

6+800

6+900

6+1000

6+1100

6+1200

6+1300

6+1400

6+1500

6+1600

6+1700

64.6

180.6

149.8

71.2

73.2

36.7

302.4

283

113

170.6

113.8

202.2

6'691

252

6+700

6+800

6+900

6+1000

6+1100

6+1200

6+1300

6+1400

6+1500

6+1600

6+1700

64.6

180.6

149.8

71.2

73.2

36.7

302.4

283

113

170.6

113.8

202.2

6'691

252

6+700

6+800

6+900

6+1000

6+1100

6+1200

6+1300

6+1400

6+1500

6+1600

6+1700

64.6

180.6

149.8

71.2

73.2

36.7

302.4

283

113

170.6

113.8

202.2

6'691

252

6+700

6+800

6+900

6+1000

6+1100

6+1200

6+1300

6+1400

6+1500

6+1600

6+1700

64.6

180.6

149.8

71.2

73.2

36.7

302.4

283

113

170.6

113.8

202.2

6'691

252

6+700

6+800

6+900

6+1000

6+1100

6+1200

6+1300

6+1400

6+1500

6+1600

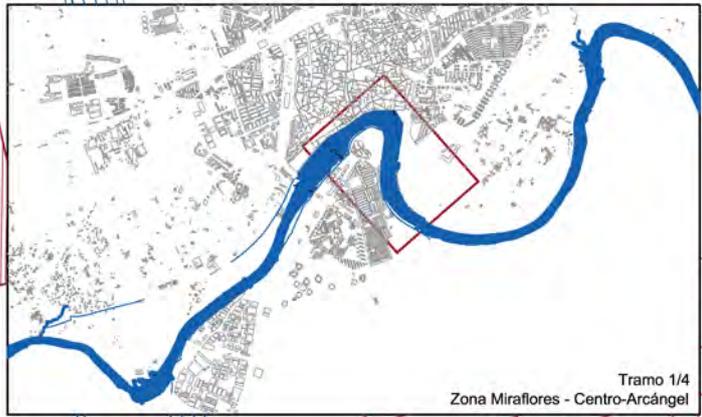
6+1700

64.6

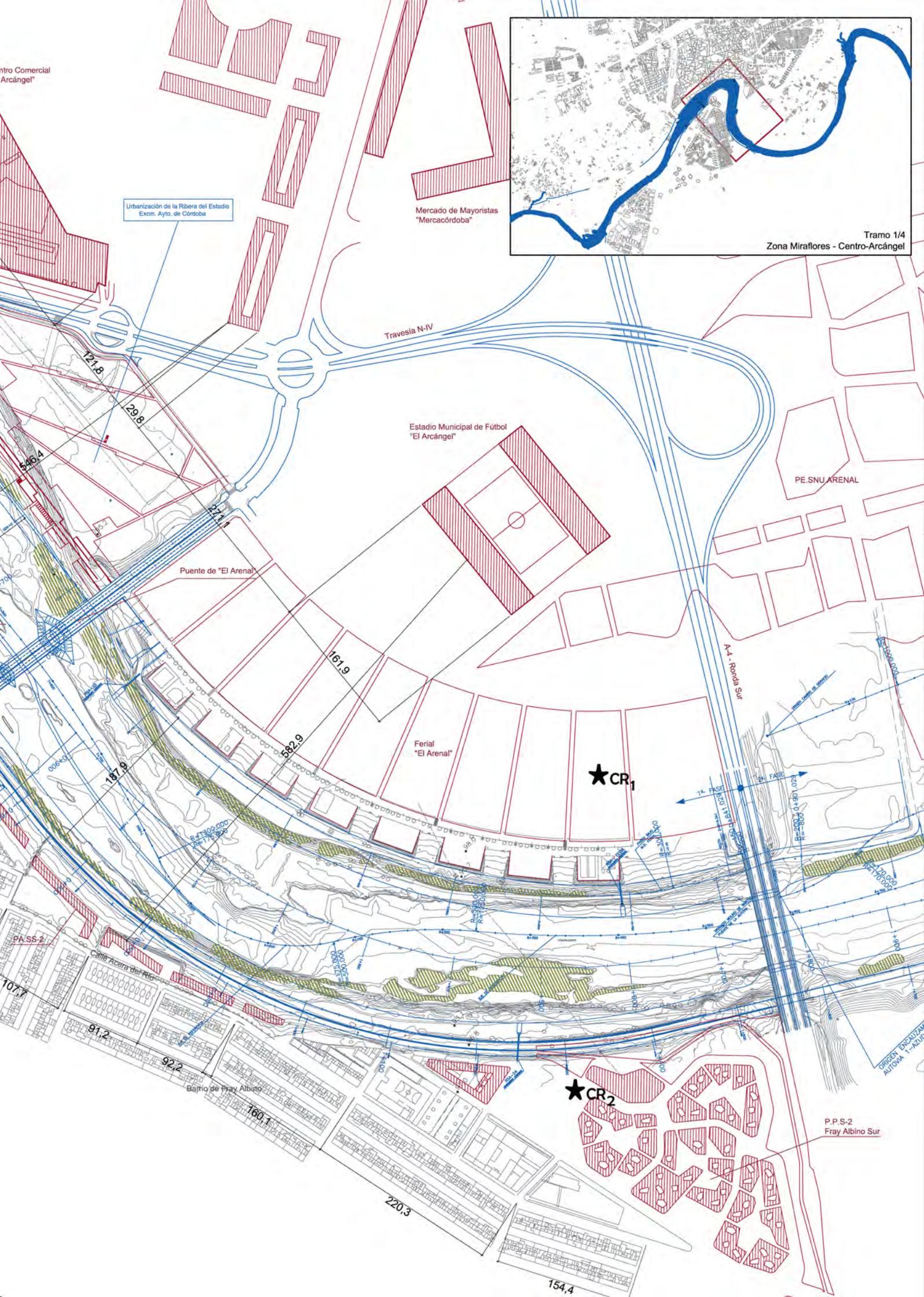
Centro Comercial
"El Arcángel"

Urbanización de la Ribera del Estadio
Excm. Ayto. de Córdoba

Mercado de Mayoristas
"Mercacórdoba"



Tramo 1/4
Zona Miraflores - Centro-Arcángel



PE.SNU ARENAL

Estadio Municipal de Fútbol
"El Arcángel"

Puente de "El Arenal"

Ferial
"El Arenal"

★CR₁

A-4 - Ronda Sur

PA.SS-2

10,7,7

Calle Acera del Río

91,2

92,2

160,1

Barrio de Fray Albino

220,3

154,4

★CR₂

P.P.S-2
Fray Albino Sur

ORDEN ENCLOSURA
AUTOMÁTICA
1-2012



Polígono del Guadalquivir



Tramo 2/4
Zona Cordel de Écija - Cruz Conde

-  Topografía previa (años 90)
-  Intervenciones Hidráulicas (en el marco de los Proyectos de Caracterización Hidrológica, 1991 y Proyecto Remodelación, 1997)
-  Edificaciones propuestas por el Planeamiento Urbano
-  Espacios libres, arbolado y huertas



Parque Cruz Conda

Parque Zorrilla

Barrio de San Basilio

Jardines del Alcázar

Av. Linneo

Molino del Hierro

164.3

★CR7

Jardin Botánico

Alameda del Corregidor

77.4

250

79.9

121.7

Puente de San Rafael

311.2

Molino San Rafael

218.9

Av. de Confederación

Av. de Cádiz

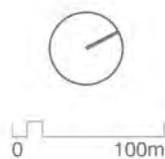
Barrio Sector Sur

Av. de Granada

295



Tramo 3/4
Zona Torrecilla - Alameda del Obispo



-  Topografía previa (años 90)
-  Intervenciones Hidráulicas (en el marco de los Proyectos de Caracterización Hidrológica, 1991 y Proyecto Remodelación, 1997)
-  Edificaciones propuestas por el Planeamiento Urbano
-  Espacios libres, arbolado y huertas



Camino de la Alameda del Obispo

Camino de Casillas

★ CR11

Calle Ingeniero Torres Quevedo

Polígono Industrial "La Torreclilla"

Rio Guadalquivir

Rio Guadalquivir

Puente de Andalucía

PASEO BALDIZO DE CASILLAS
DE SAN JUAN
PASEO PRESBITRO

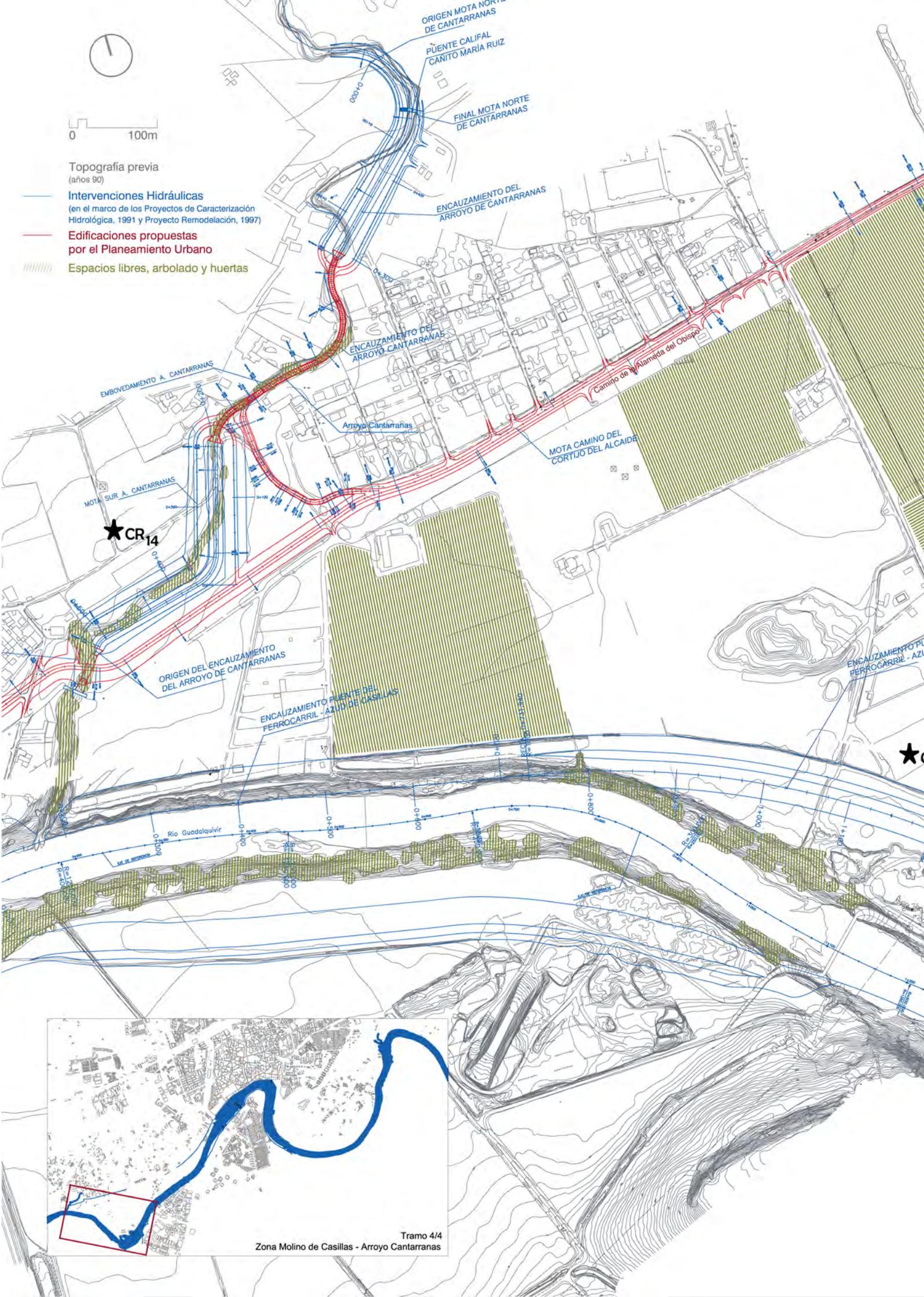




0 100m

Topografía previa
(años 90)

- Intervenciones Hidráulicas
(en el marco de los Proyectos de Caracterización Hidrológica, 1991 y Proyecto Remodelación, 1997)
- Edificaciones propuestas por el Planeamiento Urbano
- ▨ Espacios libres, arbolado y huertas



Tramo 4/4
Zona Molino de Casillas - Arroyo Cantarranas



ORIGEN ENCAUZAMIENTO AZUD DE CASILLAS - PTE. DE S. RAFAEL P.K. 2+178

ENCAUZAMIENTO AZUD DE CASILLAS - PTE. DE S. RAFAEL

ENCAUZAMIENTO AZUD DE CASILLAS - PTE. DE S. RAFAEL

PASEO M.I. AZUD DE CASILLAS - PARQUE RECREATIVO

PASEO M.I. AZUD DE CASILLAS - PARQUE RECREATIVO

PASEO M.I. AZUD DE CASILLAS - PARQUE RECREATIVO

Trazado de puente abandonado

CR 13

ENTE DEL ID DE CASILLAS

178.8

212.9

219.1

222.5

232.6

239.0

190.2

222

propone, de un lado la finalización del barrio de la zona de Fray Albino con la nueva operación de fachada que se retranquearía para presentarse ante el puente y al otro lado estaría Miraflores

- CR4. El entorno de reflexión en la curva del río Guadalquivir, en la zona del Arcángel, del Molino de Martos y finalmente se decide mantener la curva, que ya se implementó en los años 60 comiéndole terreno a la distancia que había entre el río y el molino de Martos, creando el río muy pegado a este molino. Esta operación tuvo sentido en el contexto de esta obra hidráulica que pretendía realizar una corta que suavizara la curva en todo el meandro del Arenal y por eso toma esta dirección. Finalmente la intervención hidráulica contemporánea junto al PERG deciden mantener esta curva y por tanto la proximidad del muro al Molino de Martos que se establece a partir de la rehabilitación de este molino, por Juan Navarro Baldeweg diseñará un parque que se extiende en los espacios intersticiales entre la avenida de entrada de la autovía de la nacional iv deslindada hasta la avenida Campo Madre de Dios, en los espacios intersticiales entre esta avenida y los muros se desarrolla un parque. Estos muros están modificados, se hacen diferentes bancales, diseñados también por Juan Navarro hasta alcanzar una cota intermedia entre la ciudad y la lámina de agua.
- CR5, es el lóbulo de Miraflores, finalmente el parque que se diseña por Juan Cuenca es un parque aterrazado que va descendiendo hacia el nivel del agua progresivamente a través de distintos bancales. La mayoría de la superficie del parque se desarrolla en alto a nivel de ciudad, del Campo de la Verdad, y sobre él se establece el desarrollo y la ejecución de los grandes equipamientos, el Centro de Creación Contemporánea y el Centro de Congresos de Córdoba aunque recientemente, nuevas decisiones políticas lo reubican en otra zona del área metropolitana distante del centro de la ciudad. También en este puente se establece una nueva operación de cruce del río que enfoca el límite del barrio que une la cruz del rastro en la orilla derecha, sale de la calle San Fernando con el límite del Campo de la Verdad.
- CR6 consiste en la operación en torno al conjunto del Puente Romano. Este conjunto se caracterizó por una serie de operaciones variadas. Del lado de la hidráulica un refuerzo de las cimentaciones y una reinterpretación de los entronques de las protecciones fluviales con la torre de la Calahorra, recuperando la idea de fortaleza exenta y haciendo desembocar el parque de ribera, que viene de Miraflores, para poder pasar debajo del puente, hacia el conjunto de molinos que se desarrollan aguas abajo del mismo, de los cuales sólo uno está rehabilitado en la actualidad. En los extremos, además de la rehabilitación de la puerta del puente de Calahorra se pretende realizar una serie de operaciones. Por el lado de la puerta del puente se ha reconfigurado la manzana vecina por una nueva arquitectura destinada a centro de visitantes, realizado todo esto por el arquitecto Juan Cuenca, aunque finalmente no se interviene en las arquitecturas regionalistas situadas frente al muro de la quibla de la Mezquita una de las dos piezas que configuran esta nueva propuesta, que quiere

Figura 1.68: Topografía, intervención hidráulica y arquitectónica del entorno del Guadalquivir a su paso por Córdoba, en cuatro tramos. El planteamiento propio, a partir de la obra cedida por la Confederación Hidrográfica de Cádiz, y de la planificación de este por el Plan Especial del Río Guadalquivir, así como el planeamiento de desarrollo urbano.

dar una respuesta de cierre de la manzana con respecto al río. Al otro lado, tras la Torre de la Calahorra, se pretende liberar un espacio más amplio hasta la Iglesia de San José y Espíritu Santo. Junto a este espacio hay un solar en el que se pretende construir la nueva sede del Museo de Bellas Artes de Córdoba. Otra serie de obras hidráulicas refuerzan la zona del muro de la ribera en la orilla derecha para impedir que la fuerza del agua socave la cimentación de los muros y los pueda hacer volcar.

- CR7, en la segunda cartografía consistiría en toda la operación de recuperación del Alcázar de los Reyes Cristianos a través del Plan Especial Alcázar-Caballerizas, y consistiría en un acercamiento de sus jardines hacia el río recuperando la relación con la antigua muralla del Alcázar hasta llegar al río en la Alameda, lo que siempre se ha conocido como Alameda del Corregidor. Al mismo tiempo que pretende también conectar la trama urbana del barrio vecino, de San Basilio con los propios jardines. Por otro lado también hace cierta reflexión de la conexión lateral con el jardín botánico para salvar de alguna manera la avenida del Corregidor en la desembocadura del puente de San Rafael.
- CR8, consiste en una operación enganchada a la avenida de Cádiz en la que se proponen nuevas zonas de conexión, nuevos puentes para atravesar el río desde el polígono del Guadalquivir hasta la zona de Cruz Conde sin relaciones de continuidad urbana apreciables entre el río, que también es redibujado, se ensancha el cauce tanto en la orilla izquierda como en la derecha, restando curvatura al cauce, y creando también una isla alargada derivada de esta operación de ensanchamiento de la orilla izquierda. Entre la nueva orilla izquierda propuesta por el proyecto hidráulico y la avenida de San Rafael está el antiguo camino conocido como Cordel de Écija que pretende ser una operación arquitectónica de diálogo entre el río y la ciudad y que se interpone entre el gran Polígono del Guadalquivir .
- CR9, consiste en la operación de defensa fluvial intercalada en el comienzo de la Alameda del Obispo aguas abajo. Se trata de una primera defensa con un desmonte luego una zona que está destinada a cultivos que permanece inalterada, y luego un segundo remonte aprovechando el paso del camino de la Alameda del Obispo que protege definitivamente de las crecidas la ciudad que hay al otro lado.
- CR10, consiste en la operación de cruce del cauce por esta zona bastante ancha que incluye la nueva anchura establecida por la operación hidráulica para el cauce de aguas bajas, incluye también la luz hasta llegar al camino de la Alameda del Obispo que puede ser inundable durante las crecidas.
- CR11, es también una zona de desmonte, una protección que se ciñe al cauce existente y tan solo se gana un poco de sección en la orilla izquierda al llegar al azud del molino de Casillas. Del otro lado, en la orilla derecha se trae arrastrado la nueva sección implementada desde la sección anterior y se lleva a morir hacia el mismo molino mediante un salto

de agua. Por aquí se plantea el puente de la segunda Ronda de Poniente, finalmente construido.

- CR12, es un conjunto de operaciones que van desde la recuperación del azud, la propia rehabilitación del molino, la reestructuración de la curva del meandro del río de un ángulo fuerte, la reubicación del puente de la Ronda de Poniente previsto, debido al nuevo trazado de la ronda. Y a continuación se produce la curva cerrada con estructura meandriforme en dirección hacia el aeropuerto.
- CR13, se puede observar la rectificación del trazado del meandro que comienza tras el puente de Ibn Firnas por la orilla izquierda se suaviza ese meandro, y a continuación cuando cambia de dirección se gana sobre la orilla izquierda. Incluye un desmonte de tierra y el resultado final es un trazado menos riguroso.
- CR14, se trata de la operación de encauzamiento, reordenación y del arroyo de la Cantarranas hasta su desembocadura y la rehabilitación de los accesos y caminos de las parcelaciones colindantes.

1.8 De la integración a la coexistencia

Se podría convenir, pues, la existencia de un *urbanismo fluvial* como síntesis de aportaciones disciplinares, que entienden la relación C-R, como un entorno de continuas transformaciones –recordemos que el río es una entidad que favorece las dinámicas urbanas, al tiempo que las pone en peligro–, que puede ser objeto de un proyecto que persiga algún objetivo, en la reorientación de aquella relación, para lo que se hace fundamental ser conocedor del carácter de la ciudad y del río que se ponen en relación. A partir de aquí, dicha interacción se convierte en un ambiente exclusivo, propio de cada lugar y generador de nuevas ideas y proyectos específicos. En este sentido, Gómez Ordóñez (2009) considera que:

«Recorrer los ríos es siempre una buena manera de pensar las ciudades, soñarlas a la espera de hacerlas mejores [...] las ciudades son jardines de ideas y así también los ríos de las ciudades, tan implicados en su forma urbana desde sus inicios, tan expresivos de la intersección entre su geografía y su historia, entre lugar e infraestructuras: a ellos bien pueden atribuirse este rol sugerente de viveros generadores de ideas para las ciudades».

Ríos e ideas, Gómez Ordóñez (2009).

Actualmente, están tomando importancia «visiones integradoras» en el fenómeno de relación C-R, encontrándonos con diversos significados de esta terminología. La más extendida es la de *integración paisajística e integración ambiental*. A modo de ejemplos puede encontrarse casi en un centenar de ocasiones en alguna publicación reciente (Argüelles Martín et al., 2012) sobre la materia. Sin embargo, este concepto, referido a las ciudades y los ríos, es interpretado o pretendido por diversos autores con distintas acepciones, como en los ejemplos que siguen:

- integración entre la zona baja y alta del río, a través de la mejora de la transparencia espacial transversal como define Aurín Lopera (1999) en Pisuerga, a su paso por Valladolid).

- integración como proceso de transformación; de ser el límite entre el campo y la ciudad, a ser elemento estructurante (Andrés Mateo y Masía González, 2010, hablando del Miño en Lugo).

- integración como conjugación del proteccionismo del valor ecológico de los corredores fluviales con la calificación de suelo urbano de estos espacios que permita ser soporte de prácticas de ocio y recreo (Pozueta Echávarri, 2009).

- «integración de elementos urbanos para el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de las ciudades [...], integrando [los recursos hídricos] a la dinámica urbana de la ciudad y generando actividades económicas complementarias que permitan mejorar sus ingresos y desarrollar procesos para erradicar la pobreza urbana» (Seminario Internacional *Gestión de los ríos en ciudades de América Latina y el Caribe*, realizado del 20 al 23 de agosto de 1999, a través de Dourojeanni y Jouravlev, 1999).

- integración como práctica de un urbanismo que además de resolver los proyectos de los cauces principales, sea compatible con el funcionamiento hidráulico del territorio (Ureña Francés, 2002).

- integración de los aspectos hidráulicos, los formales y los paisajísticos, permitiendo potenciar el papel de los ríos en la organización funcional y formal, así como la vertebración urbana y suburbana (Monclús Fraga, 2000, refiriéndola, a este respecto, a la tradición urbanística francesa).

urbanismo fluvial

recorrer los ríos

visiones integradoras

establecer diálogo zona baja y alta

convertir límite en elemento estructurante

conjunción entre suelo protegido y suelo urbano

recursos hídricos en ciudad, para dinamización urbana

proyectos de cauces compatibles con la hidráulica territorial

potenciador del río como organizador funcional, vertebrador urbano y territorial

permeabilizar los márgenes	<ul style="list-style-type: none"> - integración como un doble espacio; uno asociado al ecosistema fluvial y otro al ocio, cuyo límite se encuentra en la defensa fluvial (en López Araquistáin, 2002, referido al Ebro en Logroño). 	doble espacio limitado defensa fluvial
intervenciones en las intersecciones naturaleza-artificio	<ul style="list-style-type: none"> - integración mediante la modificación del hermetismo y/o impermeabilidad de las márgenes del río (Moral (del) Ituarte, 1993 recordando que éste era uno de los objetivos del PGOV de 1987 en Sevilla). - integración –social– como conjunto de intersecciones entre el patrimonio heredado (natural - artificial) y oportunidades de intervención del espacio intersticial de la trama en la defensa del río, desde la ética territorial (Bennato, 2003). 	
desarrollo de prácticas ciudadanas en el río y a través de él elementos urbanos de continuidad paralelos al trazado de un río	<ul style="list-style-type: none"> - integración como conjunto de actividades humanas y/o prácticas ciudadanas en la ciudad, desarrolladas en el río o gracias al río (Volle, 2002). - integración como superposición de un conjunto de elementos urbanos –itinerarios, espacios libres y edificios– de carácter público, abriéndose paso entre el espacio privado y activando secuencias hacia y a través del río (Petric et al. 2009, describiendo el plan maestro de Plecnik en Ljubljana). 	
La coexistencia frente a la integración		

río configurador de ciudades

Todas estas afirmaciones, enfatizan elementos de reflexión espacial y simbólica, respecto de la integración de los espacios urbano y fluvial.

Pero ¿cómo concebir una imagen contemporánea sin borrar o pervertir los valores positivos heredados por una ciudad de tan larga trayectoria? Cabría preguntarse, el papel del río, como configurador de ciudades. Al respecto, Manuel de Solà-Morales (1999) explica que “cabe dudar, a pesar de la ingente literatura romántica que ha visto en las aguas bajo los puentes el espejismo de un paisaje natural, sobreponiéndose a la rigidez ingenieril y arquitectónica de la construcción urbana”.

En cuanto al carácter de las intervenciones sobre los entornos urbano fluviales, podría decirse que pretenden –si no la integración– sí establecer diálogos de armonización entre el río y la ciudad. Como ejemplo de ciudades que se han acercado al río desde una fuerte presencia de la arquitectura monumental y pública, podemos citar varios tipos:

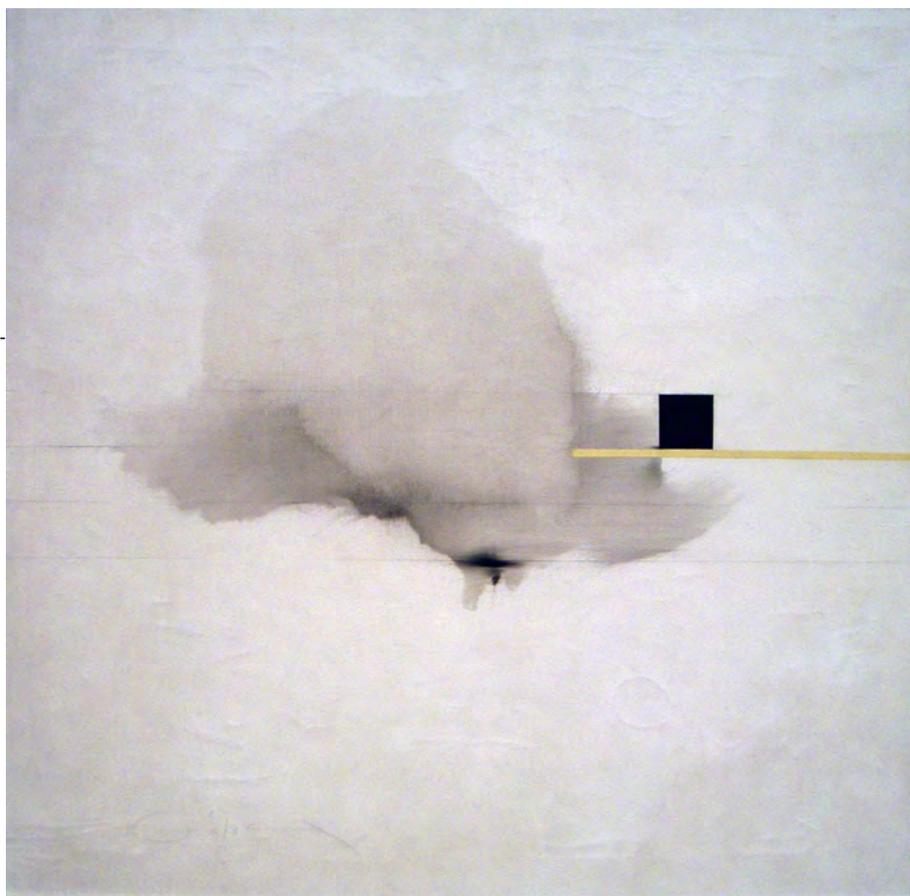
- Río como espacio cívico. La urbanización del entorno del Ljubljana (afluente del Sava) en la Liubliana de Plecnik, incorporando una serie de operaciones de escala doméstica entrelazadas a través de la trama urbana existente, fortaleciendo relaciones locales a través del río y transversalmente.

- Crecer hacia el río. la escena dura y posmodernista de Plan Maestro de Antigone, extensión de la ciudad de Montpellier hacia el Lez (Bofill, 1979) a través de un potente eje arquitecturalizado, que desciende del casco histórico, para encontrarse ortogonalmente con un río al que abraza y transforma en escenario.

- El río como referencia espacial. La concatenación histórica de hitos junto al Sena, coronando importantes ejes viarios en París: Louvre - Av. de los Campos Elíseos - Av. Charles de Gaulle - La Défense; torre Eiffel y explanadas del Campo de Marte y Trocadero; eje ferroviario oriental hacia la estación de Austerlitz, reemplazada por la Nouvelle Gare, que forma parte de la operación de la biblioteca nacional François Mitterrand y la Universidad París Diderot en la orilla izquierda, frente al distrito Bercy (en la orilla derecha).

- Cruzar el río como elemento configurador. El emplazamiento de las nuevas arquitecturas del skyline fluvial de Róterdam en la extensión urbana de Róterdam sobre los terrenos portuarios del Kop van Zuid (plan maestro de Teun Koolhaas Associated) en la orilla izquierda del Mosa, gracias a la prolongación del eje Coolingsel-Schiedamsdijk mediante la construcción del puente Erasmus (UnStudio, proyecto 1989, construido 1994-96), así como arquitecturas de referencia en sus extremos que configuran un nuevo skyline en la ciudad.

Figura 1.69: Cuadro *Orilla del Guadalquivir* (1975). Técnica: Óleo y grafito sobre lienzo; medidas: 80 x 80 cms. Autor: Fernando Zóbel de Ayala y Montojo (Manila, 1924-Roma, 1984). Fuente: Blog *dvmrestauracion* (2011), recuperado de <http://dvmrestauracion.blogspot.com.es/2011/08/el-trabajo-de-restauracion-que.html> Accedido en mayo de 2013.



- Regeneración de barrios descubriendo su mirada al río. La renovación del frente del Garona en el casco histórico de Burdeos, la integración del barrio de la Bastide, trasdosado por la avenida Thiers y el puente de Piedra, al igual que la mirada hacia el río de las estructuras barriales de Bègles y Floirac y la renovación de los ejes interiores de la ciudad hacia el río,

- El río como elemento de configuración metropolitana. El proyecto del metro trazado a través de la ría del Nervión (Norman Foster, Ría 2000 y Ayuntamiento de Bilbao) como elemento estructurante de la estrategia metropolitana de Bilbao,

- Transmutación del río urbano, de espacio segregador fronterizo, a espacio de confluencia colectiva. La pretendida transformación del río Los Ángeles en su extenso tramo urbano a través de una estrategia multiescalar y multiparticipada para generar una batería de transformaciones por tramos que integren los barrios del entorno entre sí para generar nuevas relaciones sociales y laborales a partir del espacio río: el río como corredor, como trama urbana, como espacio articulador.

- Río como vacío de centralidad urbana. Se mantiene el cauce canalizado pero se construye el parque sobre los espacios liberados por el soterramiento de la circunvalación M-30, en el denominado proyecto Calle-30.

Todas ellas y tantas otras, son claras referencias de intervenciones que identifican río y ciudad de manera inteligente, adaptadas a una escala, un lugar, mediante una estrategia de intervención que las caracteriza en su contexto espacio-temporal.

A su vez, las intervenciones hidráulicas que se han llevado a cabo a lo largo del siglo XX han tenido que afrontar cada vez más el objetivo de coexistencia entre la realidad hidráulica y el paisaje urbano que se pretendía consolidar.



POR LA PAZ
ESTADIANA

JUHO
ANGL



2

Habitar las riberas

La estructura de barrios próximos al río presenta una serie de características comunes en la ciudad de Córdoba. Dos décadas después de la aprobación del Plan Especial del Río Guadalquivir (1991), y el desarrollo de algunas de las actuaciones que éste contemplaba –paralelamente al PGOU del 86–, sobre el espacio público (Recinto ferial «El Arenal», Parque de Miraflores, Balcón del Guadalquivir), el ámbito hidráulico (Proyecto de obras de restauración hidrológica, 1999) y el histórico (Plan Urban Ribera), así como, los equipamientos de carácter general (C4, Centro de Visitantes), se puede decir, que el río Guadalquivir, está más presente en la ciudad y en algunas de sus dinámicas. El río se ha convertido en un lugar de paseo o peregrinaje comenzando a desarrollarse algunas actividades en las fachadas urbanas que contactan con este espacio.

Sin embargo, los barrios próximos al río, sus habitantes, sus comercios, sus espacios domésticos, sus calles, apenas notan la influencia de la transformación del río. A este respecto, desde el planeamiento, se ha promovido el Plan Urban Sur, como revitalizador espacial de la orilla izquierda, pero hasta la fecha, solo algunas actuaciones han sido acometidas.

Figura 2.1: Vacas pastando en la ribera del Guadalquivir junto a iconografías adheridas al murallón de defensa fluvial de Miraflores (zona Sur) en los Ochenta: reproducción del Guernica de Picasso (izq.), mensaje "Por la Paz. España Neutral" del Partido Comunista de Andalucía (centro) y restos de una cartel de campaña de las Juventudes Comunistas, donde se entrelee "[Vota] Julio Anguita"(drcha.) .
Fuente: Muestrario fotográfico para el Concurso Internacional de Ideas del Guadalquivir en Córdoba. Gerencia de Urbanismo, 1987.

(*En el título, se utiliza la palabra "ribera" según la segunda acepción del diccionario de la Real Academia Española, que la define como: "Tierra cercana a los ríos, aunque no esté en su margen".

Existe una relación entre la estructura espacial y demográfica de un lugar, asociado a una estructura de renta específica a través de un conjunto de técnicas productivas y organizativas, como dice Santos (2009), quien además afirma que:

«La realidad social, lo mismo que el espacio, resulta de la interacción entre todas esas estructuras. Puede decirse también que las estructuras de elementos homólogos mantienen entre ellas lazos jerárquicos, mientras que las estructuras de elementos heterogéneos mantienen lazos relacionados. La totalidad social está formada por la unión de esos datos contradictorios, del mismo modo que lo está el espacio total».

Algunas reflexiones sobre el concepto de espacio, Milton Santos (2009, pp. 147-148).

Se han estudiado las relaciones de proximidad entre la ciudad y el río. Para ello, se ha trabajado desentrañando el proceso de construcción de la realidad urbana presente en el entorno del río, rastreando la evolución de su poblamiento y actividades, reconociendo los distintos fragmentos de ciudad que configuran grosso modo, las distintas identidades habitadas que conforman ese entorno de proximidad; las propuestas de transformación del entorno, bajo la denominada integración C-R; la transformación del propio cauce para hacer compatible un comportamiento «natural» con el ciudadano y cultural; garantizando una capacidad hidráulica suficiente para evitar inundaciones. Finalmente, se estudia la capacidad de una red topológica para potenciar las relaciones C-R o de la ciudad a través del río.

Se trata ahora, de integrar estos modos de acercamiento al escenario de proximidad entre la Córdoba interior y el Guadalquivir a su paso por la ciudad, entendiendo esa conjunción inevitable, desde la contemporaneidad; sabiendo que será el conocimiento por parte de la sociedad de un elemento que sienta próximo y cercano, incluso usado con cierta intensidad, lo que hará que éste sea valorado; y por consiguiente redundará en el interés por su conservación y mantenimiento, e incluso en la voluntad de recuperar esos valores ambientales que ahora mismo puedan estar perdidos.

Paralelamente a la progresiva ocupación de terrenos en esta franja, se desarrollan los proyectos e intervenciones hidráulicas que se comentaban en el capítulo anterior. La correlación entre unos y otros desarrollos es inexistente a principios de siglo –el fracasado intento de defensa con espigones del barrio del Santo Espíritu–, para ir teniendo mayor correlación a mediados de siglo –PGOU del 58 y proyecto de la defensa así como, el encauzamiento en 1956–, aunque con dispares resultados. Finalmente, se acabará supeditando, en gran medida, ambas acciones –urbana e hidráulica–, durante los 90, coordinados por el Plan Especial del Guadalquivir, al que se aludía también en el capítulo anterior.

Los distritos con los que hoy cuenta la ciudad (fig.2.2) se caracterizan por estar delimitados por los principales ejes viarios de ésta, aunque bien podría decirse «separados», porque otra particularidad de los barrios cordobeses es el aislamiento e independencia con que viven unos de otros. El río Guadalquivir y el trazado del ferrocarril, divide la ciudad en tres bandas horizontales. Entre el río y las vías del tren se sitúan los distritos Centro, Levante y Poniente-Sur. Al norte nos encontramos con Norte-Centro



Figura 2.2: Mapa de los distritos de la ciudad.

Distritos de Córdoba

- Centro
- Sur
- Sureste
- Levante
- Poniente Sur
- Poniente Norte
- Norte Centro
- Norte Sierra
- Periferia

Fuente: Elaboración propia, a partir del Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA), Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, Junta de Andalucía.



Figura 2.3: Mapa de la estructura del viario de la ciudad.
Fuente: Elaboración propia, a partir del Mapa Topográfico de Andalucía escala 1:10.000 digital vectorial. Instituto de Cartografía de Andalucía, Junta de Andalucía (2011).

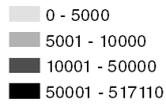
y Poniente-Norte; y al sur el homónimo Distrito Sur –en la orilla izquierda–, y el Sureste, que pese a estar en la margen derecha, se sitúa geográficamente alineado con el anterior, a la vez que está claramente separado del Distrito Centro-Levante por el trazado de la avenida Campo Madre de Dios; y su entronque con la Ronda Sur. De esta forma, se contabiliza un total de seis distritos administrativos rodeando al del Centro Histórico de Córdoba, considerándose el resto como periferia.

En cuanto a la estructura viaria de la ciudad (fig.2.3), se puede observar como ésta se circunscribe apurando de alguna manera, el ámbito de altiplanicie limitado al sur por la campiña –muy próxima al Guadalquivir–, y al norte por las primeras dificultades orográficas, que marcan el inicio de Sierra Morena. Se puede observar que el sistema de rondas de la ciudad pretende cerrarse en anillo construido ya casi en su totalidad. Sin embargo, cada tramo cumple con un papel muy diferente. Mientras que la Ronda Sur recoge el tráfico de una serie de ejes perpendiculares enlazados a través de unos potentes nudos, que cruzan a la ciudad de sur a norte. Al este de la ciudad hay una sola infraestructura; al oeste existen tres grandes ejes viarios: el de la Victoria, con el puente de San Rafael; la Ronda de Poniente por el puente de Andalucía, y la segunda ronda, por el puente de *Ibn Firmas*. El esquema se completa con otros ejes menores que recorren la ciudad en dirección este-oeste, como el asociado al eje ferroviario, consolidado tras el soterramiento de las vías del tren y aún más al norte la nueva Ronda Norte a los pies del Brillante, cuyo empalme con la variante de Levante todavía está por ejecutar.

En el mapa catastral con el parcelario matriz (fig.2.4), se puede distinguir en colores oscuros las parcelas matrices (originales) de mayor dimensión, frente a las otras más pequeñas o fragmentadas en colores claros. Llama la

Figura 2.4: Mapa catastral con el parcelario matriz.

Parcelación original del manzanero
(Masa Catastral - m2)



Fuente: Elaboración propia, a partir del Plano Catastral Digital. Dirección General del Catastro, Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas (2013).



atención especialmente, cómo en el Centro Histórico, sobre todo, en la zona más pegada al río, tanto de la Medina como de la Ajerquía, así como en la divisoria entre ambas-, se concentran unos tonos más oscuros que delatan una ciudad de carácter monumental, cuyo manzanero heredado se ha ido consolidando en el tiempo y que, como se verá en sucesivas cartografías a escala más cercana, se corresponde con estructuras conventuales y palaciegas que han conseguido pervivir hasta la actualidad. Otras áreas que destacan con tamaños análogos son –evidentemente– los polígonos industriales y algunas zonas de casas de campo aisladas en el barrio del Brillante, al norte de la ciudad.

Capítulo 2. Parte A
Sobre el tiempo

2.1 Ocupación y poblamiento de las riberas

El fenómeno de poblamiento de Córdoba ha sufrido grandes vaivenes a lo largo de su historia, pudiendo destacarse tres grandes fases de crecimiento que coinciden con la época romana imperial (siglo II), el Califato Omeya (siglo X) y a lo largo del siglo XX, sobre todo, en lo que se refiere a sus dos primeros tercios. En sentido contrario, la ciudad también ha padecido fuertes decrecimientos asociados principalmente al desmembramiento del Imperio Romano, a partir del siglo VI; y a la conquista cristiana de la ciudad, en el año 1236, hasta finales del siglo XV, cuando se inicia una recuperación moderada.

El siglo XIX verá la desaparición paulatina –ya fuera por ruina o por demolición directa–, de la mayoría de lienzos de los recintos amurallados de la Medina y la Ajerquía, bajo el influjo de la corriente reformista e higienista que imperaba en las grandes capitales europeas. Así, entre 1852 y 1905 se derribaron las puertas del Rincón, Gallegos, Sevilla, Baeza, Andújar, Plasencia, Misericordia, Nueva y Osario, lo que trajo consigo, la supresión de los denominados Derechos de Puertas y Consumos por la Junta Revolucionaria de 1868, algo que fue muy celebrado por la población¹ (Martín López, 1990).

Ya en el siglo XX, hay una fase inicial de crecimiento en el primer tercio del mismo, donde se pasa de 60.000 a 100.000 habitantes, crecimiento que se concentra especialmente en los años veinte, auspiciado por la posición neutral en la I Guerra Mundial y la llegada a la ciudad –tardía–, de una nueva industria, de la mano de S.E.C.E.M.² y la cementera Asland (1931) que se unen a la única estructura fabril existente, la fábrica aceitera de la familia Carbonell³ (Sarmiento Martín, 1991).

Esta primera fase de gran poblamiento de la ciudad durante el s. XX, no tiene sin embargo, una considerable repercusión en la ocupación de nuevas superficies de suelo. Solamente algunas operaciones de *Casas Baratas*⁴ al norte de la ciudad y al este de la Ajerquía, así como viviendas para obreros de fábricas⁵ y algún crecimiento intersticial en los límites del antiguo recinto amurallado. Gran parte del crecimiento demográfico es absorbido, pues por el Centro Histórico. En el ámbito fluvial, sólo se observa algunas naves y cortijos, asociados a vías de acceso y sistemas de huertas, respectivamente.

El siguiente gran crecimiento de población se produce en la década de los 60-70, que esta vez sí, hace eclosionar la periferia en todas direcciones. Entre medias –años 50–, se acometen dos grandes operaciones de la Sociedad Benéfica de la Sagrada Familia; el barrio de Cañero y el de Fray Albino, próximos al entorno fluvial, en terrenos poco preferentes. A partir de estos precedentes, comienzan a realizarse intervenciones de distinta índole, difícilmente gobernables desde el PGOU de 1958 –impulsado por la Ley del Suelo de 1956– y el concierto necesario con Madrid, .

Todo el desarrollo moderno de la población de la ciudad de Córdoba –al que se hacía mención–, queda perfectamente descrito en el gráfico de la figura 2.5. En dicho gráfico se distingue claramente una primera parte de crecimiento lento pero sostenido hasta los años 20 en que se produce el gran boom demográfico. A partir de aquí, se mantiene una alta tasa de

¹ Según un artículo del Diario Córdoba de 1865, reclamaba imperiosamente dos mejoras: «el derribo de puertas y murallas y la apertura de nuevas comunicaciones entre los barrios principales y entre las calles más concurridas», apuntillado el citado artículo, que en pocas capitales estas reformas eran tan necesarias e indispensables como en Córdoba debido al crecimiento de su población y al desarrollo de su comercio e industria.

² La Sociedad Española de Construcciones Electro Mecánicas, empresa líder en el sector de transformados metálicos del cobre, se fundó en 1917, eligiéndose Córdoba como sede por su relativa proximidad a los recursos mineros de la zona de Riotinto (Huelva) y a la fuente de energía que representaba la Central de Peñarroya, destacándose que tanto la «Cia. Río Tinto» como «S.M.M. Peñarroya» formaban parte del accionariado de «Electromecánicas».

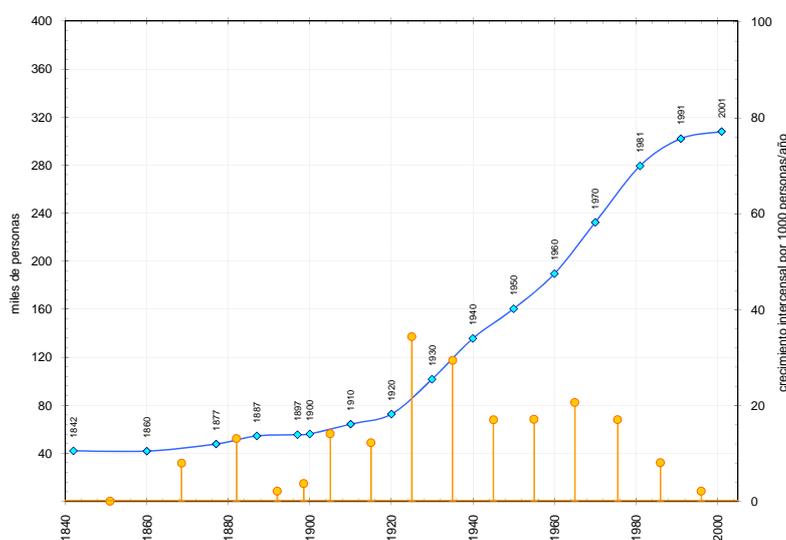
Fuente: Cordobapedia

³ Carbonell, dedicada a la comercialización de aceite de oliva, fue fundada en 1866 por el alicantino Antonio Carbonell y Llácer quien decide instalarse en Córdoba apostando por adaptar el producto a las nuevas exigencias de calidad que requería el mercado. Tras su fallecimiento del fundador en 1878, su primogénito orientará su principal actividad a la exportación de aceite español introduciendo en 1904 la imagen de Carbonell con la mujer cordobesa, cartel que había recibido por su diseño el Gran Premio en la Exposición Universal de Saint Louis

crecimiento, sin embargo, sólo se alcanzará un crecimiento parecido en la década de los 70. Ambos momentos históricos se caracterizan por una gran inmigración de población rural a la ciudad, motivada por la demanda de mano de obra, con la particularidad de que en el primero caso –en plena dictadura de Primo de Rivera–, dicha mano de obra se empleaba en la recién asentada industria moderna, mientras que en los setenta será el desarrollo del sector servicios el principal atractor. Finalmente se puede ver cómo la última parte de los años 80 y sobre todo, la década de los 90 y el nuevo siglo, han supuesto un importante estancamiento de esa tasa de crecimiento.

Figura 2.5: Evolución de la población y crecimiento intercensal medio de Córdoba en el periodo 1840-2001.
Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA), Junta de Andalucía, 2013.

Evolución de los efectivos y crecimiento intercensal medio. Córdoba 1842-2001



Fuentes: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (1987): Censo de Floridablanca, 1787, Comunidades Autónomas Meridionales, vol.1, Madrid

MADOZ, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de Andalucía*, Según matrícula catastral de 1842.

JUNTA GENERAL DE ESTADÍSTICA: Censo de la población de España a 25 de diciembre de 1860.

INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO: Censo de la población de España a 31 de Diciembre de 1877.

INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO: Censo de la población de España a 31 de Diciembre de 1887.

INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO: Censo de la población de España a 31 de Diciembre de 1897, resultados provisionales.

MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES, DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO: Censo de la población de España a 31 de Diciembre de 1900.

MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES, DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO: Censo de la población de España a 31 de Diciembre de 1910.

MINISTERIO DE TRABAJO, COMERCIO E INDUSTRIA, DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA: Censo de la Población de España a 31 de diciembre de 1920.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS, INSTITUTO GEOGRÁFICO, CATASTRAL Y DE ESTADÍSTICA: Censo de la Población de España a 31 de Diciembre de 1930.

MINISTERIO DE TRABAJO, DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA: Censo de la Población de España a 31 de diciembre de 1940.

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO, INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: Censo de la Población de España con fecha de referencia el 31 de diciembre de 1950.

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO, INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: Censo de la Población de España con fecha de referencia el 31 de diciembre de 1960.

MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO, INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: Censo de la Población de España a 31 de diciembre de 1970.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: Censo de la Población de España con fecha de referencia el 1 de Marzo de 1981.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: Censo de la Población de España con fecha de referencia el 1 de Marzo de 1991.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: Censo de la Población de España con fecha de referencia el 1 de Noviembre de 2001.

En el gráfico de distribución y evolución de la población de Córdoba por distritos (fig. 2.6) se puede seguir de forma pormenorizada la fase final del crecimiento demográfico de la ciudad, desde 1960 hasta 1986, con intervalos aproximados de cinco años. Lo primero que llama la atención es el intenso despoblamiento del Centro Histórico en plena tendencia alcista. Dicha bajada se interrumpe manteniéndose la población casi estancada a partir de ese momento. El trasvase de población se produce, fundamentalmente, hacia los sectores este y norte, con una tendencia totalmente opuesta aunque en el último periodo se establece su población e incluso decrezca en distrito septentrional. En cambio, el Distrito Sur dibuja una curva mucho más suave

con su cima en el año 1970, momento a partir del cual, decrece significativamente la población de un barrio, cuyo desarrollo principal se da a partir de los años 40 en viviendas muy modestas, lo que indica que hay una segunda generación que emigra dentro de la ciudad a otras zonas probablemente, mejor consideradas socialmente. Por último, el Sector Oeste caracterizado por sus grandes equipamientos urbanos e incluso provinciales, experimenta un crecimiento mucho más sostenido que los que se ha comentado anteriormente, aunque junto con el este es el único que no pierde población.

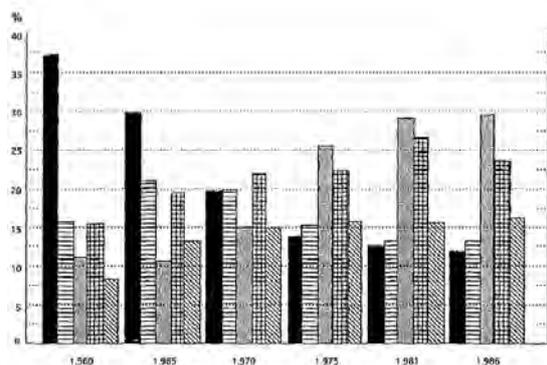


Figura 2.6: Distribución y evolución de la población de Córdoba por Distritos. Porcentajes, para el periodo 1.960-1.986.



Fuente: Extraído de García Verdugo et al. (1988).

Para cerrar el análisis demográfico de este periodo en el que realmente se configuran los barrios de Córdoba tal y como son en la actualidad, se realizará una mirada de aproximación a la situación de la ciudad a mediados de los 80. En primer lugar, atendiendo a la densidad de población (fig. 2.7.b) se observa –casi de forma inesperada– una densidad muy homogénea en toda la ciudad residencial de valores medio-altos, siendo los núcleos más densamente poblados las zonas de Ciudad Jardín, el pequeño ensanche de la Huerta del Rey por encima de San Basilio y la zona junto a la avenida de Barcelona. El centro presenta asimismo valores muy homogéneos destacando si acaso, la zona del ensanche de Gran Capitán. El mapa de densidad de vivienda (fig. 2.7.c) arroja datos muy similares a éstos, es decir, las zonas más densamente pobladas son aquellas que tienen mayor densidad de viviendas, de ahí que la proporción de habitantes por vivienda (fig. 2.7.d) sea prácticamente constante en toda la ciudad. Si acaso, algo superior a tres en los barrios obreros del sur y del este, con la particularidad de que muchas de estas viviendas fueron concebidas para familias de hasta seis integrantes, lo que explica el descenso de población anteriormente comentado. También se observan ratios altos en la zona de Vistalegre y el Brillante mientras que los valores más bajos claramente se dan en el Centro Histórico. Por último, es interesante el plano del porcentaje de vivienda desocupada (fig. 2.7.e) que precisamente marca el centro como la zona que más padece este problema, principalmente el área comercial al norte de la antigua Medina, donde el precio de las rentas es más alto debido a la concentración de servicios terciarios y oficinas, probablemente consideradas como desocupadas. En cambio, los porcentajes menores se encuentran en el distrito Sur, la zona de Fuensanta-Santuario, Cañero y Ciudad Jardín.

En cuanto a la ocupación de las riberas, se muestran a continuación una

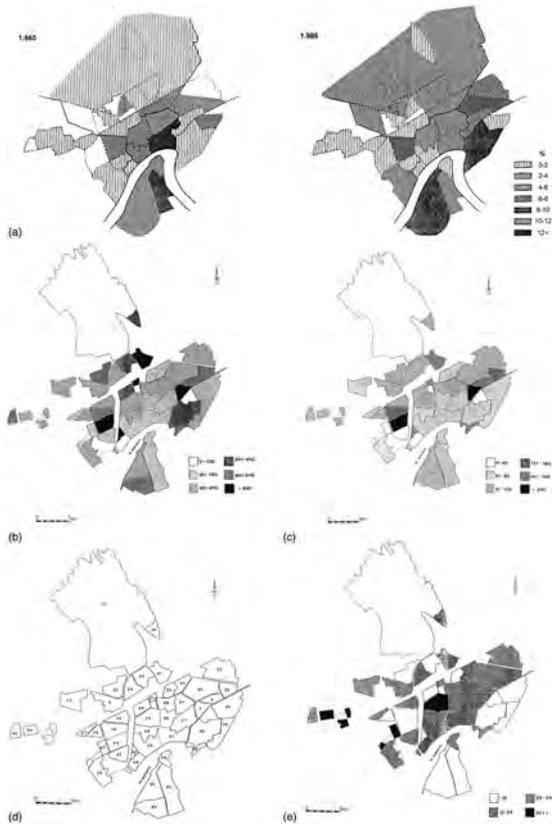


Figura 2.7: Gráficos poblacionales de Córdoba (s. xx)

(a) Distribución de la Población de Córdoba por Sectores en los años 1960 y 1986.

Fuente: García Verdugo et al. (1988).

(b) Mapa de la densidad de población de los barrios de Córdoba en 1984 (habitantes / hectárea).

(c) Mapa de la densidad de viviendas por hectárea de los barrios de Córdoba en 1984.

(d) Mapa con el número medio de habitantes por vivienda, por barrios de Córdoba en 1984.

(e) Mapa con el porcentaje de viviendas desocupadas por barrios de Córdoba en 1984.

Fuente: Mulero Mendigorri (1991).

serie de ortofotografías de la ciudad, que arrancan en los años 30, y que permitirán establecer la crónica del desarrollo periférico de la ciudad en su *banda fluvial*. Cabe señalar previamente, como advierte Ventura Ventura (2005), que mientras que la municipalidad se centra en la zona noroccidental del casco histórico y su extensión hacia el eje ferroviario, la periferia queda a merced de la iniciativa privada que decide cómo, dónde y cuándo construir, sin una idea de conjunto pero que recurrentemente, se disponen al otro lado de las fronteras naturales que suponen las vías del tren –solo franqueables a través del viaducto de Pretoria– y las aguas del Guadalquivir con su único y milenario puente o los tradicionales barqueros.

T2T2

- Años treinta (fig.2.8): Crece la periferia del Centro Histórico.

Se observa una Córdoba que apenas ha emprendido su crecimiento extramuros, con operaciones aisladas aunque significativas, como el inicio del eje del Paseo de la Victoria y los Jardines de la Agricultura, a partir de los cuales, se articula la nueva trama del ensanche de Gran Capitán y los cuarteles de la avenida de Medina Azahara y Ronda de Marrubial; importante vía de acceso a la ciudad que verá cómo se van adhiriendo a ella una serie de arquitecturas autárquicas cuyo máximo exponente son las zonas industriales de Electromecánicas y Cementos Asland. También se distingue claramente el descenso Arroyo del Moro a través de un medio eminentemente rural hasta encontrarse con el cementerio de Nuestra Señora de la Salud, ubicado entre éste y el camino de Sevilla (hoy Abejorreras) que provenía de la Puerta de Sevilla, junto al barrio de San Basilio en la trasera del Alcázar.

2.1. Ocupación y poblamiento de las riberas

Al este, en el extremo opuesto de la ciudad, se encuentran diversas arquitecturas industriales dispuestas sobre el eje de Campo Madre de Dios, que dan paso a una vasta zona de huertas en la Ronda de la Fuensanta, atravesadas por los caminos de Lope García y Carbonell –de hecho conducían a dichos molinos–, y que se cruzan perpendicularmente con los arroyos Pedroches y de las Piedras, que irrigan toda esta zona provenientes de la Sierra. En el borde la Ajerquía, destaca el Cerro de la Golondrina como una parcela extensa aún sin edificar. En el entorno más próximo al río, el Puente Romano es el único que existe. En la orilla opuesta a la ciudad se produce la confluencia de caminos, entre los cuales se aprecian diseminadas una serie de viviendas de muy baja calidad junto a otras edificaciones de mayor entidad, dedicadas en su mayoría a uso ganadero, industrial y, en las proximidades del puente, bodegas y posadas. El lóbulo de Miraflores permanece desierto y cerrado por las edificaciones del Campo de la Verdad.

En cuanto al río Guadalquivir, destaca la presencia de una pequeña isla en forma de almendra en la misma curva del meandro, frente al Molino de Martos, cuyo azud está parcialmente derruido; y una playa, probablemente formada por los sedimentos del arroyo Pedroches en su desembocadura. Existe una segunda isla, de forma más alargada, aguas abajo del Puente Romano, donde hoy se localizan los Sotos de la Albolafia. Sin embargo, apenas hay vegetación en esa zona, que sí es profusa en el lóbulo de Miraflores antes de curvarse hacia el puente.

Figura 2.8: Ortofotografía del entorno del Guadalquivir a su paso por Córdoba según vuelo del año 1936.

Fuente: Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente.



- Años cincuenta (fig.2.9): La vivienda para unos pocos; caridad y propaganda.

Se suceden tres hechos muy importantes que catalizan el gran desarrollo residencial del Distrito Sur, a saber: la finalización del llamado «Puente Nuevo» (1953), el inicio de las obras de encauzamiento y defensa de la margen izquierda del río según proyecto del ingeniero Sebastián de Lara (1956), y sobre todo, la aprobación definitiva del nuevo PGOU (1958), como aplicación directa de la recién aprobada *Ley del Suelo y Ordenación Urbana* (1956). En este periodo la ciudad ha traspasado los límites de su trazado histórico, con importantes y ambiciosos planes de desarrollo, preludio del planeamiento que está a punto de nacer. La mayoría de estos cambios arranca con la llegada de la segunda mitad del s. xx, en una febril expansión tras el duro periodo de postguerra. Sin embargo, no es el progreso lo que ha motivado este crecimiento urbanístico sino la acuciante situación de hacinamiento y chabolismo motivada por un gran éxodo rural. Nace así la Asociación Benéfica de la Sagrada Familia (1947), de la mano del obispo Fray Albino, que emprende la construcción de grandes barriadas como Cañero, entre el límite oriental de la Ajerquía y el arroyo de Pedroches, y la barriada homónima de Fray Albino en el sur, al otro lado del Puente Romano, en una zona expuesta directamente a las embestidas del Guadalquivir.

Se aprecian nuevos desarrollos adosados al este de la ciudad en la zona del Cerro de la Golondrina que antes estaba desocupada y en el área del Arcángel, donde destaca la presencia del Campo de Fútbol (1945) como última zona construida, previa al terreno agrícola del Arenal.

En la parte occidental, se ha consolidado la ocupación de los terrenos al otro lado del Paseo de la Victoria, como reducto del infructuoso proyecto de ensanche de la ciudad. En este caso, el eje de crecimiento será la avenida de Medina Azahara que se desarrolla hasta el borde de las vías del tren.

En 1953 se inaugura el Puente de San Rafael, que permite enlazar la avenida de Cádiz con el Paseo de la Ribera, mediante la apertura de un nuevo tramo desde el Puente Romano hasta el de San Rafael, cortando los Jardines del Alcázar y atravesando el recinto amurallado que los rodea. De esta manera, la travesía de la N-IV se ve favorecida por una mejor circulación. Esta operación también construye un nuevo ramal, desde el «Puente Nuevo» hasta los Jardines de la Victoria, rodeando el barrio occidental de las murallas del Alcázar y el barrio de San Basilio.

En la otra orilla, además de la mencionada gran barriada de Fray Albino, se aprecia un desarrollo lineal híbrido, paralelo a la Carretera de Cádiz, que mezcla usos industriales, agrícolas, ganaderos con algunas piezas residenciales, en la zona conocida como el Cordel de Écija. Los nuevos crecimientos del Distrito Sur han acabado con la amalgama de caminos que confluían en el Puente Romano. El camino de Castro, se rotula con el trazado de un nuevo segmento de calle –Avenida de Granada– que lo enlaza directamente con el nuevo puente, dirigiendo hacia él todos los movimientos. El Campo de Miraflores se ha ocupado por viviendas autoconstruidas a partir del trazado de una serie de calles que, a modo de espina dorsal, intentan entroncar ese abigarrado conjunto de viviendas con el Campo de la Verdad.

En cuanto al cauce del río se constatan diversos cambios, como la desapa-

riación del islote frente a Miraflores, cuyo brazo interior ha quedado cegado por los sedimentos de un meandro que se ha ido desplazando hacia la izquierda unos 50 metros; liberando terreno en la zona del Arenal. De hecho, se aprecia una peligrosa proximidad entre Fray Albino y el cauce del río que con su fuerza erosiva, sigue horadando el interior del meandro en su tendencia natural a estrangularlo y cabalgarlo. Siguiendo aguas abajo, se encuentran depósitos y movimientos de tierras en las inmediaciones del Estadio Arcángel, probablemente, por la ejecución de obras de defensa fluvial. También, se aprecia cómo la otra isla, que había a continuación del Puente Romano, ha perdido su contorno, conformando ahora un conjunto de islotes fruto de la existencia del segundo puente, que retiene mayor cantidad de sedimentos.

- Años setenta (fig.2.10): «Ir a Córdoba», desde los barrios.

La situación urbanística general previa a 1975 (fecha en que se aprueba la *reforma de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana*), estuvo caracterizada por un suelo para crecimiento sobredimensionado, una estructura viaria desajustada y una alarmante falta de reservas para espacio público, lo que dibujaba un panorama común francamente complicado. Más que nunca era urgente la revisión de un planeamiento ante la situación generalmente de ausencia de equipamientos y segregación de barrios. En Córdoba se realizan modificaciones de planeamiento y desarrollos parciales del mismo, para intentar dotar al conjunto de barrios (Busquets i Grau, 1985).

Figura 2.9: Ortofotografía del entorno del Guadalquivir a su paso por Córdoba según vuelos años 1956 y 1957.

Fuente: Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente.



Se hace patente el gran crecimiento que han experimentado y están experimentando los diversos barrios de la periferia en torno al río a partir de los 60, con la particularidad de que las últimas operaciones –con mucha mayor densidad que las vistas en el periodo anterior–, tienen un carácter mucho más fragmentado. Al igual que en un buen número de ciudades españolas, la aparición y posterior consolidación de una nueva generación de barrios, protagonistas de la expansión territorial y demográfica, suscitó un debate en torno al propio concepto e identidad del barrio, sobre todo, las interrogantes que despierta la ausencia de un origen histórico (Mulero Mendigorri, 1992). Sin embargo, hay que tener presente que en la sociedad cordobesa se da cierta homogeneidad en la ocupación por parte de una población, que solía venir de un mismo pueblo o región del que se producía un trasvase de costumbres, produciéndose una diferenciación por barrios que no pasaba inadvertida a observadores como Castilla del Pino (2005), en el caso de los barrios del Centro Histórico. A su vez, López-Jiménez (2002), en su artículo *Córdoba negando a Córdoba*, se refiere a operaciones en la periferia cordobesa, con aspiraciones de poblado autónomo –desde la propia arquitectura–, como el caso de la urbanización del Parque Figueroa (de la Hoz, Chastang Barroso y Olivares James, 1968). Otras barriadas obreras de la época, sin haber sido ideadas desde esta perspectiva, instauran en su conciencia un sentimiento de no pertenencia a la ciudad –recíproco entre el centro y la periferia–, principalmente en la zona Sur donde, aislados por el

Figura 2.10: Ortofotografía del entorno del Guadalquivir a su paso por Córdoba según vuelo año 1977.
Fuente: Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente.



río y los murallones fluviales, existe el sentimiento de que cruzar el río era «ir a Córdoba». Hay que tener en cuenta el gran déficit de equipamientos que padecen estos nuevos barrios, lo que obligaba a los vecinos a acudir al centro de la ciudad para cualquier actividad, teniendo en cuenta que la travesía del puente se realizaba por unas aceras de apenas 40 centímetros, junto al importante tráfico de coches y camiones asociado a la Nacional IV.

Entre las principales operaciones de la década de los 70, destacan por la parte occidental de la ciudad los barrios de la Fuensanta y el Santuario, construidos al amparo del Instituto Nacional de la Vivienda, sobre terrenos de huertas hasta el límite del Arroyo Pedroches y enganchados a la travesía de la N-IV, al igual que sucedía en el barrio de Cañero. A la colmatación de la ciudad por esta parte, también contribuyen operaciones como la de la Avenida de Barcelona y la zona al norte del cementerio de San Rafael.

Al otro lado del río, junto a Fray Albino, se construye el Sector Sur, el cual se irá desarrollando por parcelas donde se ensayan diversas tipologías –bloque lineal y torre principalmente–, más o menos repetidas según la experiencia de los promotores. El resultado final es un barrio formado por pequeños sectores, cuyo viario principal se articula prácticamente en base a los antiguos caminos que a su vez delimitaban las parcelas de actuación. Pero la desarticulación viaria no será el único problema de estas barriadas, ya que en muchos casos carecen de alcantarillado o alumbrado, cuestiones básicas del proyecto de urbanización que, rompiendo todo orden lógico, se ejecutan con posterioridad a las edificaciones.

En cuanto al Distrito de Poniente, destaca la construcción del Parque Municipal, una de las últimas y grandes operaciones de ordenamiento de la ciudad de Córdoba desarrollada por el alcalde Antonio Cruz Conde. Se evidencia la potencia del equipamiento, con la rápida aparición de áreas residenciales a su alrededor que se apoyan en la avenida del Aeropuerto, pese a que en realidad, aún distan bastante de la ciudad consolidada –Ciudad Jardín y Gran Capitán–, predominando en toda esta área un ambiente más bien rural, desarropado de la ciudad y sin soluciones de continuidad. Esto hace que el efecto de urbanizaciones concentradas en sus parcelas y autistas de un compromiso con el entorno, sea mucho mayor en este caso, con unos trazados que obvian por completo los del Plan General del 58 –ya en vigor– y sustituyen indiscriminadamente los equipamientos que ellos mismos proponían por una mayor densidad residencial, donde el bloque en H es el gran protagonista. Los equipamientos que sí se van a construir en la zona serán las grandes piezas de la ciudad, de tamaño considerable y que consumen gran cantidad de espacio como el Hospital Provincial, edificios universitarios o la nueva Plaza de Toros situada junto a un eje vertical de Gran Vía Parque, en el extremo occidental, de Ciudad Jardín, que ya contempla varios desarrollos al norte de las vías del tren.

Por último, en relación al río, cabe destacar el amurallamiento llevado a cabo en todo el lóbulo de Miraflores –El Murallón–, cuyo ordenamiento interior se ha ido degradando con el tiempo, en un barrio oculto a los ojos de la ciudad histórica, que no veía más de ese muro. El trazado del meandro tiene un ángulo más agudo que en la época anterior, apareciendo ya en esta época el corte en chaflán en el exterior del mismo, desde el Estadio

hasta el Molino de Martos –directriz heredada del proyecto de defensa que pretendía acometer una corta sobre el límite del Arenal–, una zona donde se aprecian diversas ensenadas e incluso playas fluviales. Aguas abajo, empieza a consolidarse la vegetación de los Sotos de la Albolafia, cuyo eco al otro lado del puente de San Rafael es el nuevo Jardín Botánico, una operación similar a la remodelación de los jardines del Alcázar de los Reyes Cristianos que pretende volver a poner en valor el río para la ciudad.

- Años ochenta (fig. 2.11): La ciudad participada.

En esta década surge la división administrativa de la ciudad en barrios. En 1983 se procede a dividir la ciudad en Consejos de Distrito, sustitutos de las antiguas Juntas Municipales de Distrito, con la finalidad de fomentar la participación ciudadana, lo que hizo que se diseñaran a partir del territorio de acción de las Asociaciones de Vecinos (*Mulero Mendigorri, 1992*). Poco tiempo después, los redactores del segundo Plan General de Ordenación Urbana (1986) –conscientes de estas limitaciones de los Distritos Censales–, optaron por efectuar la nueva división a 29 áreas en el casco urbano, y otras cuatro, en el resto del término municipal (*Mulero Mendigorri, 1992*). División que a juicio del mismo autor, no era ni operativa ni flexible, lo que por sí sola contribuía a desvirtuar los planes de ordenación territorial, restándoles efectividad, en tanto en cuanto no se alcanzase una división en barrios aceptada por los agentes sociales y con capacidad de participación en los procesos de gestión.

Destaca sobremanera, en la fotografía de la figura 2.11, el trazado –aún en obras– de la ronda de circunvalación de la Nacional IV, que cercena los caminos históricos que iban a los molinos de la zona del Arenal, ahora aislada, donde continúa el uso predominantemente agrícola. Continuando el trazado de la nueva autovía al otro lado del río, se repite el mismo efecto corsé con el Distrito Sur, cuya ampliación se realiza hacia poniente con el Polígono del Guadalquivir, donde esta vez sí se ha ejecutado primero toda la urbanización, que empieza a contar en estas fechas con sus primeras edificaciones.

En el Distrito de Poniente, por un lado se aprecia la consolidación y expansión del trazado de Ciudad Jardín, al otro lado de la avenida Gran Vía Parque –Zona del Zoco–; mientras que en el barrio de Cruz Conde, apenas si ha aparecido algún nuevo gran equipamiento. Habiéndose estabilizado de alguna forma la población, el principal crecimiento en extensión se circunscribe a la Zona Norte de la ciudad.

En cuanto al ámbito fluvial destaca el despoblamiento del Campo de Miraflores con vistas a construir un gran parque –previsto ya desde el Plan del 58– y la inminente aparición del tercer puente de la ciudad, con la Variante de la Nacional IV.

- Años noventa (fig.2.8): Las propuestas urbanas.

La década de los 90 trae aparejada una serie de operaciones relacionadas con grandes estrategias o planes, como el del Casco Histórico, el Plan Especial del Guadalquivir (derivado del Concurso Internacional de Ideas), además de lo ya recogido en el nuevo PGOU de 1986. Los cambios se realizan sobre todo en la estructura viaria, en zonas de contacto entre barrios,

espacios intersticiales y vacíos urbanos. Ya se ha concluido la ronda de circunvalación, en cuyo nudo de acceso por el Arenal se ha ubicado el Nuevo Estadio Arcángel y el actual recinto ferial. La operación incluye la ejecución de un nuevo puente, el del Arenal, que comunica directamente con el Campo de la Verdad y la Carretera de Cádiz, así como, la construcción de un centro comercial en los terrenos del antiguo Campo de Fútbol. También, se aprovecha el nudo de la ronda para ubicar el mercado de mayoristas –Mercacórdoba–, sobre un espacio residual entre la ronda y los nuevos desarrollos residenciales que desde la Fuensanta colmatan esta parte de la ciudad, con la única salvedad de la zona de ribera que permanece como espacio baldío junto al que se empieza a desarrollar una nueva zona de sotos.

Al este de la ciudad se dan algunas las más importantes operaciones de renovación de viario, como son los casos de avenida Campo Madre de Dios y avenida de Libia; aunque sin duda, la operación más importante llevada a cabo es el soterramiento del trazado del tren con la llegada de la alta velocidad, gracias a la coyuntura de la Expo de Sevilla (1992).

En la Zona Oeste, la trama de Ciudad Jardín se expande hacia el Parque Cruz Conde intentando enlazar las operaciones aisladas de décadas anteriores destacando la trama oblicua del Zoco, que se configura como nuevo límite occidental de la ciudad. Se siguen incorporando equipamientos, destacando el uso deportivo y la construcción del Parque Zoológico y nuevos edificios en el Jardín Botánico. Sin embargo, siguen sin construirse

Figura 2.11: Ortofotografía del entorno del Guadalquivir a su paso por Córdoba según vuelos años 1984-1985. Fuente: Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente.



los puentes que deberían coser el barrio con la zona sur al otro lado del río, contemplados tanto en el PGOU del 86 como en el Plan del 58.

En la Zona Sur, prosigue el desarrollo edificatorio del Polígono del Guadalquivir y ya se ha desalojado completamente la zona de Miraflores, que sin embargo, aún no cuenta con el parque previsto, aunque en general, tónica general en todo el Distrito que carece de intervenciones significativas más allá de las grandes vías de comunicación.

En cuanto al cauce del río, se ha producido un importante desarrollo, sustituyéndose los antiguos murallones por nuevas defensas con taludes –en realidad se han recortado de los anteriores y se han aterrizado como se veía en el capítulo anterior– y también se ha hecho tratamiento vegetal del cauce.

- El siglo XXI (fig.2.8): Hacia la ciudad-región.

En la imagen del año 2010, han cristalizado todas las estrategias orientadas a recuperar la mirada de la ciudad hacia el río, que no solo cuenta con nuevos espacios verdes como el Parque de Miraflores o el Balcón del Guadalquivir, sino que exhibe su nuevo tratamiento vegetal en la mayor parte del cauce. Además, hay dos nuevos puentes, el de Miraflores, que comunica el Parque con el Casco Histórico en el Paseo de la Ribera y el Puente del Rastro y calle San Fernando– y otro, asociado al cruce de la nueva Ronda de Poniente, el puente de Andalucía.

Precisamente, esta operación de ronda, está acompañada de otra paralela

Figura 2.8. Fotografía aérea del entorno del Guadalquivir, a su paso por Córdoba según vuelos años 1998-1999.

Fuente: Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente.



2.1. Ocupación y poblamiento de las riberas

—a unos 800 metros— en el área metropolitana, que encierra una operación de crecimiento residencial hasta el norte de la ciudad, para conectar con el barrio del Brillante. Se considera esta operación, un punto de inflexión hacia un abandono progresivo de la inversión de la ciudad en el entorno del río.

Por último, señalar la posición perimetral estratégica que ocupan los diferentes centros comerciales —El Arcángel, la Sierra, Zahira, Guadalquivir, Zoco— en nudos y lugares preferentes de esa red de rondas de circunvalación, convertidos en los nuevos puntos de peregrinaje de masas.

Figura 2.13: Ortofotografía del entorno del Guadalquivir a su paso por Córdoba según vuelos años 2010-2011.

Fuente: Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente.



Capítulo 2. Parte B
Sobre el espacio

2.2 *Sistemas de espacios libres y equipamientos en torno al río*

En la cartografía que representa el sistema de espacios libres y equipamientos (fig.2.14), tanto existentes como propuestos, se observan relaciones directas entre estos últimos y la trama urbana, así como entre las infraestructuras y el propio cauce del río. Sin embargo, hay que señalar la existencia de barreras en forma de vallado (señaladas con líneas rojas gruesas) que en la actualidad imposibilitan continuidades que la trama urbana pudiera indicar que existen. También, se han diferenciado los espacios verdes existentes, muy circunscritos al ámbito Cruz Conde-Albolafia-meandro de Miraflores, de los contemplados en planeamiento vigente. Con el color naranja se han señalado los edificios públicos o equipamientos sin distinción entre construidos o planteados, yendo su uso desde edificios religiosos hasta educativos, asistenciales o simplemente ocio y grandes superficies comerciales. En azul tenemos una serie de edificaciones propuestas por el planeamiento en vigor que en su mayoría no sólo se concentran en las zonas de borde –ya sea con el río o con las grandes infraestructuras viarias– sino que están asociadas a muchos de los nuevos espacios verdes previstos.

Con todos estos factores representados se pueden observar características bien diferenciadas entre uno y otro barrio, incluso dentro del mismo sector que definen como va ser su relación con el río.

- Centro Histórico: los límites de la Medina siguen estando muy marcados por la propia arquitectura, como herencia de una extinta muralla que aún sigue existiendo en los cimientos y trasdoses de muchas de esas casas del perímetro, que cobija en su centro la Mezquita y que abre todo ese frente al río en la zona comprendida entre los puentes de Miraflores y San Rafael. Gran parte de estas características son exportables al barrio de la Ajerquía, que ocupa la mitad derecha del casco histórico. En cambio, en la zona del Alcázar, Caballerizas y aledaños, el manzanero tiene muy poca o nula permeabilidad al río, sin duda, herencia del instinto de protección frente a las crecidas del Guadalquivir, donde se establecían otro tipo de actividades igual de productivas pero que no se vieran tan afectadas por las variaciones del nivel de las aguas.
- Zona Oriental: los equipamientos están aglutinados conformando una serie de islas precintadas, sin ningún tipo de permeabilidad, que alcanzan tamaños muy desproporcionados para la escala peatonal de un barrio, abortando cualquier tipo de relación entre unas zonas y otras. Tal es el caso de los centros educativos, de ocio o cívicos dispuestos agrupados entre el Santuario y la zona Arcángel, que alcanza una longitud incluso superior a la de equipamientos de la envergadura de Mercacórdoba o del cementerio de San Rafael. Asociada a esta forma tan contundente de sectorizar y segregar usos, se encuentran unos amplios espacios verdes que han quedado algo desconectados de la población que debería disfrutarlos. De este modo existe una gran cantidad de espacio liberado en toda la zona de ribera, desde el ferial hasta el Balcón del Guadalquivir, alejada por completo de la rutina diaria de unas personas que sólo acuden allí por actividades concretas de ocio o deporte. Algo que se potencia por

un diseño de recorridos ciertamente anodino, y sobre todo, carentes de espacios estanciales protegidos del sol. Estos defectos se han tratado de corregir en el nuevo parque lineal dispuesto al norte de Mercacórdoba, cuyo problema es el de la accesibilidad barrial, al estar encajado entre grandes equipamientos de carácter cerrado y que básicamente es lo mismo que ocurre con todo el proyecto de parque del Arenal al otro lado de la ronda de circunvalación.

- Zona Sur: los equipamientos se suelen ceñir al interior de la barriada primigenia con la excepción de la franja situada entre el Sector Sur y el Polígono del Guadalquivir, configurada más que como una barrera, como una especie de zona de nadie que llega a sobrepasar los 100 metros entre uno y otro barrio. Sin embargo, se aprecia una preocupante infradotación de Fray Albino, el primer gran ordenamiento de esta zona sur, que pese a incluir en su concepción inicial gran variedad de servicios públicos, en su materialización final, ha visto cómo prácticamente el 95 % de su superficie tiene uso residencial, construyéndose únicamente una iglesia, una guardería, un centro de ancianos, un instituto y una pista deportiva. En cuanto al lóbulo de Miraflores prima el espacio vacío, como el uso de parque dedicado a esparcimiento y ocio, pese a diferentes apuestas por grandes equipamientos culturales como el Centro de Congresos –que finalmente, no se construirá– y el Centro de Creación Contemporánea, recientemente inaugurado aunque aún sin apertura y uso público. No

Figura 2.14: Sistema de Espacios Libres y Equipamientos existentes y propuestos por el PGOU y entornos de aislamiento y fractura espacial junto al río.

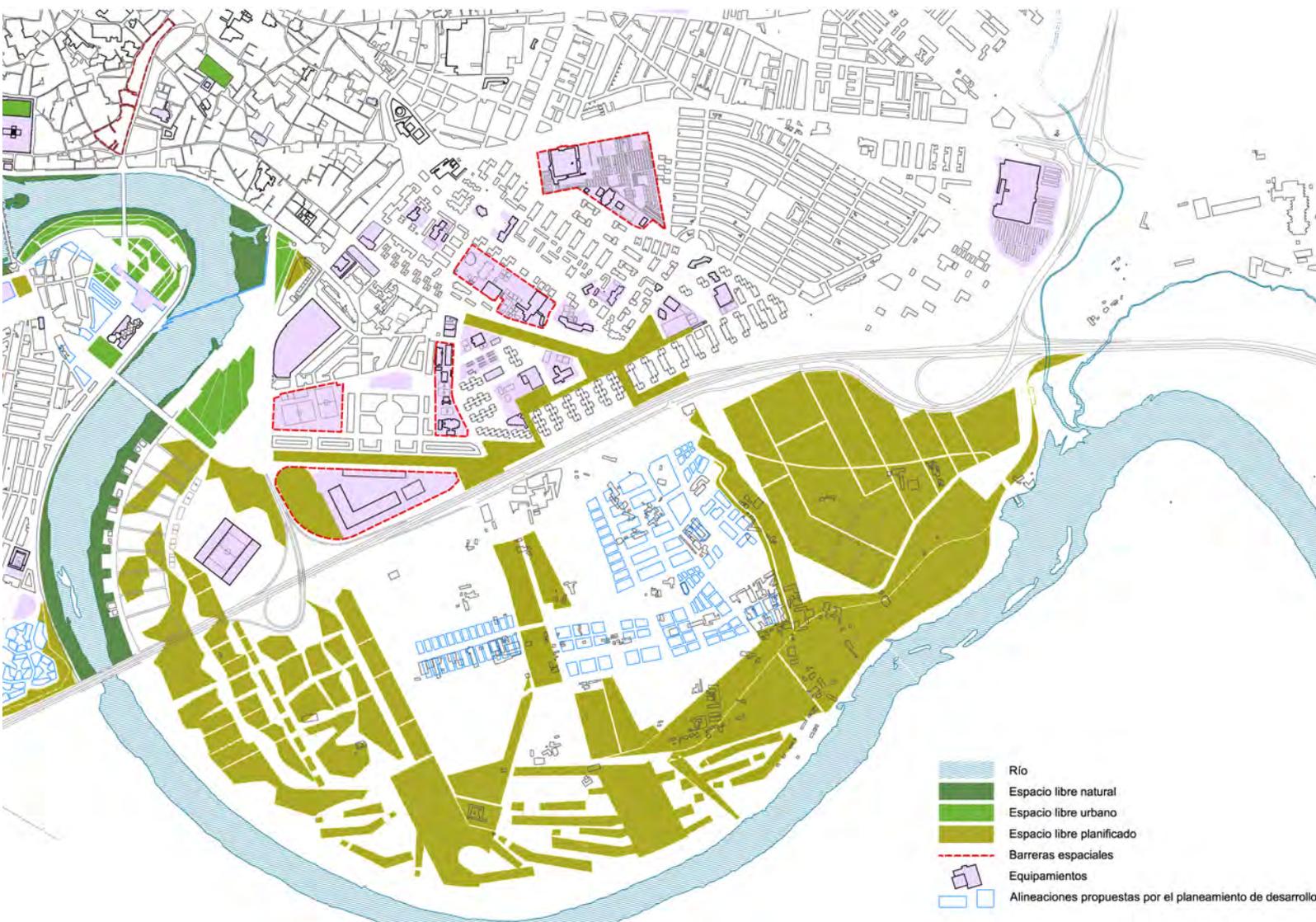
Fuente: Elaboración propia, a partir del PGOU de 2001 y planeamiento parcial en desarrollo.



2.2. Sistemas de espacios libres y equipamientos en torno al río

podrá faltar en la Zona Sur la gran superficie comercial –el centro comercial del Guadalquivir– situado al borde de la ciudad, en la confluencia de grandes infraestructuras como son la avenida de Cádiz, con el arranque de la Ronda Este hacia el puente de Andalucía.

- Zona de Poniente: no sólo se encuentra el gran Parque Municipal, sino también los mayores equipamientos de la ciudad, muchos de los cuales –como los hospitales–, dan servicio a la provincia entera. Al sur del parque se van adosando toda una serie de usos que amplían el espacio verde, como son Jardín Botánico, Zoológico, Ciudad de los Niños o el Anfiteatro de la Ajerquía. Pero, además de tratarse de grandes recintos aislados a los que se accede a través de uno o dos puntos, se echa en falta, un trazado general unitario en lo que se ha conformado como una yuxtaposición de equipamientos. Proceso este último, que lamentablemente también se dio en la construcción residencial del barrio, ignorando gran parte de lo estipulado por el ya vigente Plan del 58. Esto unido a la poca densidad del barrio, condiciona un problema que se atisba en la propia cartografía, que no es otro que el de unas calles sin vida, que sirven de meros itinerarios entre grandes piezas, muchas de ellas, ajenas al propio barrio.



En los siguientes apartados del presente capítulo, se relatará el proceso y las coyunturas históricas en las que emerge un conjunto de barriadas en las proximidades del cauce y como el río evoca diferentes reacciones según el periodo. Hasta mitad del siglo xx, el río es considerado como el elemento de peligro más considerable. Tras la construcción de las murallas de defensa de Miraflores y el Arcángel, las inundaciones quedan prácticamente resueltas, aunque la solución hidráulica finalmente adoptada es de tal dimensión, que deja aislado visualmente el río y gran parte del Distrito Sur, con respecto a la ciudad central. Con las últimas reformas del cauce iniciadas en los noventa, el río vuelve a ser reconocible y contemplable. Se ha visto que los planes de actuación se centran en operaciones de equipamiento general y construcción residencial de la nueva fachada, quedando el interior de los barrios afectado hasta época reciente, solo por renovaciones de acerado y rehabilitación de viviendas.

Se mantendrá la división en cuatro sectores (centro, sur, este y oeste) en el estudio que a continuación se acomete del entorno barrial cercano al río, estudiando sus cualidades y potencialidades específicas. De esta forma se expondrán las principales actuaciones urbanísticas realizadas, así como una serie de proyectos que, pese a su importancia, finalmente no fueron ejecutados, incidiéndose siempre en quiénes han sido sus promotores, sus ideadores y sus beneficiarios; para intentar comprender las características de cada uno de ellos y del conjunto.

Para una adecuada navegación a lo largo de cada barrio y operación urbanística, se recomienda la consulta del plano de la fig.2.15 donde aparecen el conjunto de barrios que rodean el Guadalquivir a su paso por Córdoba.

2.3 *La solemnidad de lo histórico junto al «urbanismo de balcón» en el sector de la Ribera*

Esta zona del estudio, abarca los ámbitos delimitados por la antigua medina islámica y el barrio de la Ajerquía en su contacto con el río. Se trata pues, de un doble recinto amurallado: el primigenio que mantuvo el contorno de la ciudad romana y el de uno de los arrabales más dinámicos de la ciudad califal, el único que ha permanecido en pie y habitado de forma ininterrumpida hasta nuestros días.

La primera parte, correspondiente a la Medina, se diferencia claramente por su carácter monumental, sobre todo, en lo que a la franja junto al río se refiere. Convertida en el centro de poder de la ciudad, desde la época tardo-romana o visigoda, mantendrá esta posición privilegiada hasta el siglo XIX. Es decir, durante un largo periodo de su historia, esta zona se mantiene como centro de poder religioso y de actividad de la ciudad, destacando la antigua mezquita aljama –posteriormente cristianizada con la construcción en sus interior de la Catedral (1523)– y el Alcázar.

El otro fragmento que integra este Centro Histórico, el barrio de la Ajerquía, siempre ha sido una zona de gran actividad que ha aglutinado usos comerciales, agro-productivos, de almacenamiento y posteriormente –ya formando parte del Camino Real y luego Nacional IV–, proliferarán posadas, tabernas, artesanías y baños. Este dinamismo histórico se ha traducido, en la actualidad, en la explotación de los recursos turísticos con fuerte presencia de establecimientos dedicados al sector de la hostelería y la restauración.

La zona de contacto con el río, cuya importancia constatan las grandes edificaciones de la época califal, sufre un progresivo deterioro a lo largo de la Edad Media debido a una serie de envites del Guadalquivir. Esto provoca que la actividad urbana se refugie en el viario interior, sobre todo asociada al Camino Real y así, de una manera gradual, la ciudad va dando la espalda al río, cuya actividad principal se concentra ahora en los diversos molinos y en un camino más cercano al cauce aguas abajo donde se concentra el paso de ganado y de barqueros.

El cambio de tornas a esta situación será la construcción de nuevos muros de defensa fluvial, aprovechados a su vez para crear un gran paseo de ribera, que recibe este mismo nombre. Sin embargo, la ejecución del mismo, dividida en fases, se prolongarán durante prácticamente durante dos siglos⁶. Acometido el proyecto a finales del s. XVIII⁷, el primer tramo –entre el Molino de Martos y el Puente Romano– se finaliza a principios del siglo XIX, mientras que el último, atravesando las murallas del Alcázar entre los puentes Romano y de San Rafael, tendrá que esperar a que se construya este último, ya a mediados del siglo XX. El paseo de la Ribera, ganado al río mediante una defensa y contención fluvial, presenta en esta zona un desnivel de entre 8 y 9 m con la lámina de agua a través del muro comentado, lo que asegura definitivamente la zona frente a posibles crecidas

La mayor parte del contacto C-R en este fragmento se produce en forma de fachada continua, caracterizada por su linealidad, fruto del retranqueo establecido por las ordenanzas del PGOU del 86 y el Plan Urban Ribera,

⁶ «Esto va a tardar más que la obra del murallón» es una expresión muy común de los cordobeses para aludir al retraso excesivo en realizar cualquier tarea.

⁷ El murallón de la Ribera fue diseñado por el arquitecto Ignacio Tomás en 1791, si bien las obras no se iniciaron hasta 1802, no alcanzó la Cruz del Rastro hasta 1850 ya que sufrieron grandes retrasos debidos a la Guerra de Independencia y la inestabilidad política de principios del s. XIX (Caro González y Chacón Guerrero, 2011).

destinados a fortalecer y dotar de una mayor sección al Paseo de la Ribera. La aplicación práctica de dicha ordenanza ha generado un conjunto de nuevas arquitecturas de estética regionalista que, ni tiene mucho que ver con la casa cordobesa vernácula, ni propone idea alguna para la imagen del conjunto, convirtiéndose de facto en un elemento homogeneizador que, lejos de garantizar la ejecución de una buena arquitectura en un contexto tan privilegiado, ha acabado siendo lo contrario. Otra de las causas de tal homogeneización es la limitación de altura que impone la nueva ordenanza, lo que simplifica todos los matices históricos de la silueta de esta fachada fluvial, que se aprecia en todas las fotografías de los primeros viajeros del romanticismo. Sería deseable pues, una ordenanza más flexible, que fijara sus delimitaciones en elementos de mayor arraigo a la ciudad y su cultura, promoviendo desde su redacción, la idea de una fachada fluvial activa.

Los espacios más relevantes de todo este fragmento son, partiendo del extremo de las murallas del Alcázar son: el Arroyo del Moro –embovedado–, la Alameda del Corregidor, los Jardines del Alcázar, la plaza Camposanto, la Puerta del Puente –antiguo foro comercial romano–, el Patio de los Naranjos de la Mezquita, la cadena de plazuelas en el interior de la manzana trasera de Ronda de Isasa hasta Cruz del Rastro –calles plazuela rehabilitadas y recuperadas gracias al Plan Urban-Ribera–, y la plaza del Potro, que en origen, ocupaba una posición interior entre el río y la Corredera, siendo posteriormente realineada y abierta hacia el río. Esta zona se caracteriza también por tener varios edificios cuyas cubiertas están habilitadas al uso

Figura 2.15: Morfología de los barrios del río.
Fuente: Elaboración propia, a partir del plano catastral digital, Dirección General del Catastro. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.



público, generalmente restaurantes, bares y pubs desde los que se puede disfrutar las vistas del río. Las numerosas plazas y callejones de la Ajerquía, que asoman en esta parte al río, conforman una rica estructura de llenos y vacíos con numerosos patios alineados e interconectados –patios-adarve–. Pese a estar enfrentados al río, hoy día se ha perdido dicha conexión por la restitución del frente de fachada mencionado anteriormente. Finalmente, este fragmento de la ciudad acaba al otro extremo de la muralla de la Ajerquía, en el denominado Campo Madre de Dios.

Esta porción de la ciudad fluvial, es la de mayor arraigo histórico al río, origen de la ciudad-puente y de la ciudad-puerto, que en época romana condicionó su aproximación hasta la lámina de agua con las siguientes características: el agua como defensa de la ciudad, la muralla meridional como defensa ante inundaciones y la dársena portuaria –que probablemente formaba parte del trazado de la muralla– para el desembarco de mercancías. Estas son las bases a partir de las cuales la ciudad establece una estrecha relación física con el río.

Paradójicamente frente a lo anterior, es en la fachada de ribera donde se concentran las principales arquitecturas monumentales, alrededor de las cuales han ido surgiendo algunas de las piezas más contemporáneas, en contacto con el río. En general se distinguen las siguientes tipologías:

- Arquitecturas gentrificadas aledañas a monumentos, principalmente en los bajos de estas edificaciones y destinadas a tiendas de souvenirs y algunas franquicias.



- Hoteles vinculados a la zona turística, la mayoría de las veces, con arquitecturas contemporáneas de estilos regionalistas.
- Bares y restaurantes de menú turístico, adaptados en ocasiones a la planta de la casa patio y por tanto, con habitáculos distribuidos en torno a un patio central donde también hay mesas.
- Multipropiedad a partir de la rehabilitación de una casa patio existente. Modalidad, con gran éxito entre las promotoras de viviendas, que no es más que una versión contemporánea de las «casas de vecinos», de gran arraigo durante la explosión demográfica.
- Conjunto de viviendas nuevas sobre solares de viviendas demolidas parcialmente, puesto que habitualmente se suele mantener la fachada.
- Viviendas a partir de realineaciones o retranqueos, que vienen desde la época decimonónica (concentradas en la zona noroccidental del casco histórico) hasta los últimos años (retranqueo de la fachada de la Ribera).
- Terrazas de restaurantes, bares y pubs sobre cubierta, que está tomando fuerza en el entorno de la Ribera, gracias a las panorámicas que se abren del Guadalquivir.

Las figuras de planeamiento contemporáneas, han tratado de diferente manera al conjunto histórico. El PGOU de 1958 distingue simplemente dos zonas de ordenación –monumental y comercial–, dejando expedito el camino para la renovación indiscriminada del tejido residencial histórico. El de 1986 ya sí integra ordenación y consideraciones específicas para el Centro Histórico, como la realineación de la Ribera. Finalmente, el PGOU de 2001 trabajará en los bordes de contacto del Casco Histórico dejando al PEPCCH –también de 2001– la gestión del recinto interior.

2.3.1 Casco Histórico en el PGOU del 1986

Cuando en octubre de 1982 se inicia la redacción del Plan, el Centro Histórico se contemplaba como un vacío que, a posteriori, se desarrollaría en un plan especial propio. Este entendimiento de la ciudad por partes, que tan presente ha estado como rémora y lastre para la redacción del Plan General, se suaviza parcialmente cuando en 1983 se procede, por Convenio entre el Ayuntamiento y la Junta de Andalucía, a incorporar más plenamente el Centro Histórico como pieza clave para la ciudad y, por tanto, como objeto de un mayor desarrollo por el Plan General.

El PGOU de 1986, se enfrenta al abandono general de un patrimonio que se encamina lenta y progresivamente hacia su ruina. La crisis económica actuó como remedio natural para salvar el Centro Histórico del embate de la fase desarrollista, responsable de la pérdida de valiosas piezas urbanas en su búsqueda de un mayor aprovechamiento del suelo. Por ello, el nuevo PGOU plantea que la recuperación del Centro Histórico de Córdoba no puede ser una estrategia adicional, sino un punto clave a tener en cuenta en el diseño de todas las políticas (Ayuntamiento de Córdoba, 1986).

Se buscará el redescubrimiento del Centro más allá del reclamo turístico, es decir, como lugar apto para la residencia con sus propios servicios para

el disfrute colectivo. Para ello, entiende que hay que superar las limitaciones del enfoque historicista apostando por recuperar una complejidad formal perdida. De hecho, se hablará de la «impronta caricaturesca de la falsa y grotesca prosperidad de los años sesenta», conscientes de que las apuestas verdaderamente culturales están socialmente disociadas de las actividades productivas. El Plan cita textualmente a Solà Morales:

«[...] Córdoba es en ladrillo y cal lo que Venecia en estuco y agua o lo que Santiago en piedra[...].»

Para añadir que si no se tiene la capacidad de recuperar la ciudad, más vale conservarla permitiéndole al menos una lenta y digna ruina. Por ello, se mostrará una gran cautela en las rehabilitaciones, insistiendo siempre en actuaciones de carácter protector, consciente del peligro de un nuevo proceso de colmatación. Se incentiva la rehabilitación puntual y privada aunque también se llega a promover programas más ambiciosos y estratégicos como la rehabilitación de la zona del Paseo de la Ribera.

De forma coetánea se redacta el Plan Especial de Protección, siguiendo la ola surgida a finales de los 70 en las ciudades españolas, con la intención de detener la destrucción indiscriminada del patrimonio edificado con la mera intención de captar las jugosas rentas de un suelo muy revalorizado. Sin embargo, esta herramienta que fue capaz de detener en muchos casos lo que eran tendencias de mercado, corría el peligro de invertir por completo la situación con un conservacionismo muchas veces caracterizado por la aplicación mimética de criterios ya obsoletos. La revitalización del Centro implicaba necesariamente ciertas transformaciones, sobre todo en cuanto a dotaciones residenciales y actividad comercial, lo que requería un difícil equilibrio. Precisamente el carácter especial del Centro se debe a la escasa renovación sufrida en el siglo XIX que permitió la conservación del hábitat urbano de los siglos XVII y XVIII (Ayuntamiento de Córdoba, 1986).

El criterio finalmente adoptado es el de una ordenanza de protección y una serie de intervenciones morfológicas puntuales muy controladas. En el caso del Paseo de la Ribera, la nueva travesía de la Nacional IV a su través había acabado con el uso de recreo, provocando la degradación de esa importante fachada fluvial. Por ello, se propone reformular la relación de la ciudad con el río, recuperando especialmente las márgenes aprovechando la desaparición del tráfico de largo recorrido, que absorbería la futura variante sur. Sin embargo, se acabará respetando el tráfico del anillo interno lo que impidió la recuperación real del paseo de borde. Adicionalmente, se propondrá una serie de equipamientos y actividades concentrados al borde del río, como por ejemplo la Ciudad Deportiva del Arcángel, un Puerto Deportivo próximo al Molino de Martos; el traslado del ferrial o la puesta en uso del vacío de Miraflores aprovechando las conexiones de los futuros puentes ya previstos. En un momento en el que la ciudad está a punto de conocer su tercer viaducto –el de la Ronda Sur–, se están contemplando cuatro más, dos de ellos de uso exclusivo peatonal (Ayuntamiento de Córdoba, 1986).

Con toda esta estrategia se pretende recuperar el río como espacio de uso y disfrute público, un río urbano incorporado a su ciudad y no un espacio de trasera.

2.3.2 Casco Histórico en el avance del PGOU de 2001 (1997)

En su avance del PGOU del año 1997, Seguí Pérez y Ayuntamiento de Córdoba (1997) plantea una serie de objetivos tan ambiciosos como genéricos sobre el Casco Histórico:

- Rehabilitación y cualificación por sus extraordinarios valores urbanos, ambientales y patrimoniales.
 - Protección y valoración del patrimonio monumental.
 - Rehabilitación del caserío tradicional, con una tasa de viviendas vacías doble a la normal, ya sea por el gran deterioro del mismo o la presencia de tipologías inadecuadas.
 - Revitalización y dinamización demográficas.
 - Mejora de las condiciones de accesibilidad, mitigando y controlando el tráfico rodado de una trama claramente inadecuada para él, bajo el lema «mínimo tráfico y máxima accesibilidad».
 - Cualificación y adecuación de los espacios libres del Casco, donde existe una excesiva dureza de plazuelas y ámbitos libres.
 - Reforzar, diversificar y articular las estructuras dotacionales del Casco, donde abundan los contenedores arquitectónicos con grandes usos institucionales pero faltan equipamientos más ligados a la vida cotidiana.
 - Configuración de un Programa de Rehabilitación Integrada.

Sin embargo, su propuesta no se queda en un simple ideario, sino que, llega a elaborar una cartografía bastante precisa donde afronta los problemas del Casco Histórico desde su perímetro exterior (fig.2.16), poniendo en práctica muchos de los puntos anteriores.

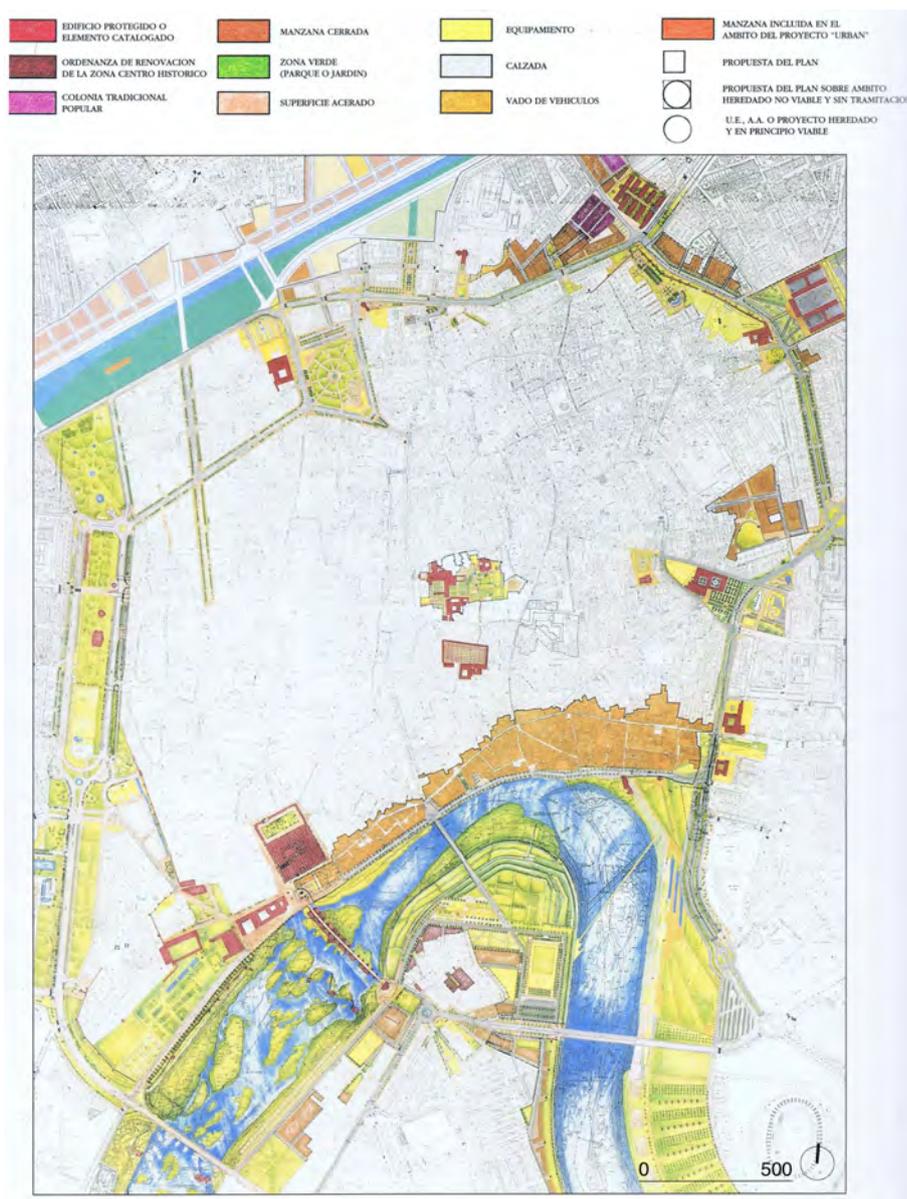
En dicha cartografía se propone un enaltecimiento del Centro Histórico a lo largo de un anillo perimetral caracterizado por el verdeo del viario. Se busca la reestructuración de ese viario de ronda, claramente sobredimensionado en algunos tramos, adaptándolo a las necesidades reales del Centro. Igualmente se realiza un repaso de las edificaciones protagonistas de ese itinerario, desde arquitecturas con cierta identidad hasta edificios susceptibles de cambiar su uso: cuarteles militares, monumentos históricos que pueden abrirse o transformarse como el Alcázar de los Reyes Cristianos o conjuntos histórico-paisajísticos que puedan transformarse y formar parte de ese anillo.

El citado recorrido anular se centra en el eje de la Victoria, el ensanche de Cruz Conde, Ronda de los Tejares, la Merced, Molinos Alta y los cuarteles de Lepanto; la zona de la Ajerquía, Avenida de Barcelona, Cementerio de San Rafael, Facultad de Derecho, Campo Madre de Dios; y desde ahí, toda la franja del río. También forma parte, toda la zona RENFE al norte, con la nueva operación de soterramiento y recuperación de la nueva fachada⁸. Y en el río, toda la zona de influencia del Casco Histórico –Plan Urban Ribera–, Mezquita, Alcázar, Sotos de la Albolafia, Puente Romano y el lóbulo de Miraflores; así como, la margen derecha del río por la zona del Arcángel, como un parque paralelo al río a los pies del nuevo estadio.

Sin embargo, la operación se queda en una especie de puesta en escena de unos lugares –de vital importancia–, que son el punto de inflexión entre la periferia y el Casco Histórico. Siendo una buena idea, no llegan a materializarse actuaciones concretas, más allá de las restauraciones que sí se han producido con el transcurso de los años. No se realiza ninguna aportación

⁸ La zona de la operación RENFE se ha denominado popularmente entre los cordobeses como «el paseo marítimo» por la cantidad de fuentes que hay en su recorrido.

Figura 2.16: Intervenciones estratégicas en los bordes del casco histórico. Modificación-adaptación del Plan General Córdoba. El territorio de la ciudad. Avance (Octubre, 1997). Promotor: Gerencia de Urbanismo. Ayuntamiento de Córdoba. Arquitecto: José Seguí y asociados.. Fuente: Seguí Pérez y Ayuntamiento de Córdoba (1997).



al viario en la zona del río. No es consciente de la falta de densidad y las grandes distancias que de repente Córdoba muestra en su río, casi inabarcables para un peatón. Esto imposibilita en la práctica las relaciones orilla a orilla, con la única salvedad del entorno Puente Romano por su intenso uso turístico. También muestra debilidades la propuesta en la resolución de intersecciones o esquinas concretas, donde como mucho se propone alguna rotonda, sin llegar a plantear ningún trazado nuevo que pueda transformar alguna de estas nuevas realidades emergentes, el conjunto de barrios vinculados al río y vinculados entre sí a través del río.

2.3.3 *El Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Córdoba y Catálogo de Bienes Protegidos (2001)*

A pesar de que tanto la *Ley del Patrimonio Histórico Español* (1985) como la *Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía* (1991) prescriben la elaboración de un Plan Especial de Protección en aquellos municipios que cuenten con un conjunto histórico declarado B.I.C., situación ya prevista en el propio RCOU de 1986, no se presentará su Avance hasta 1996, aprobándose el texto refundido definitivo en 2001.

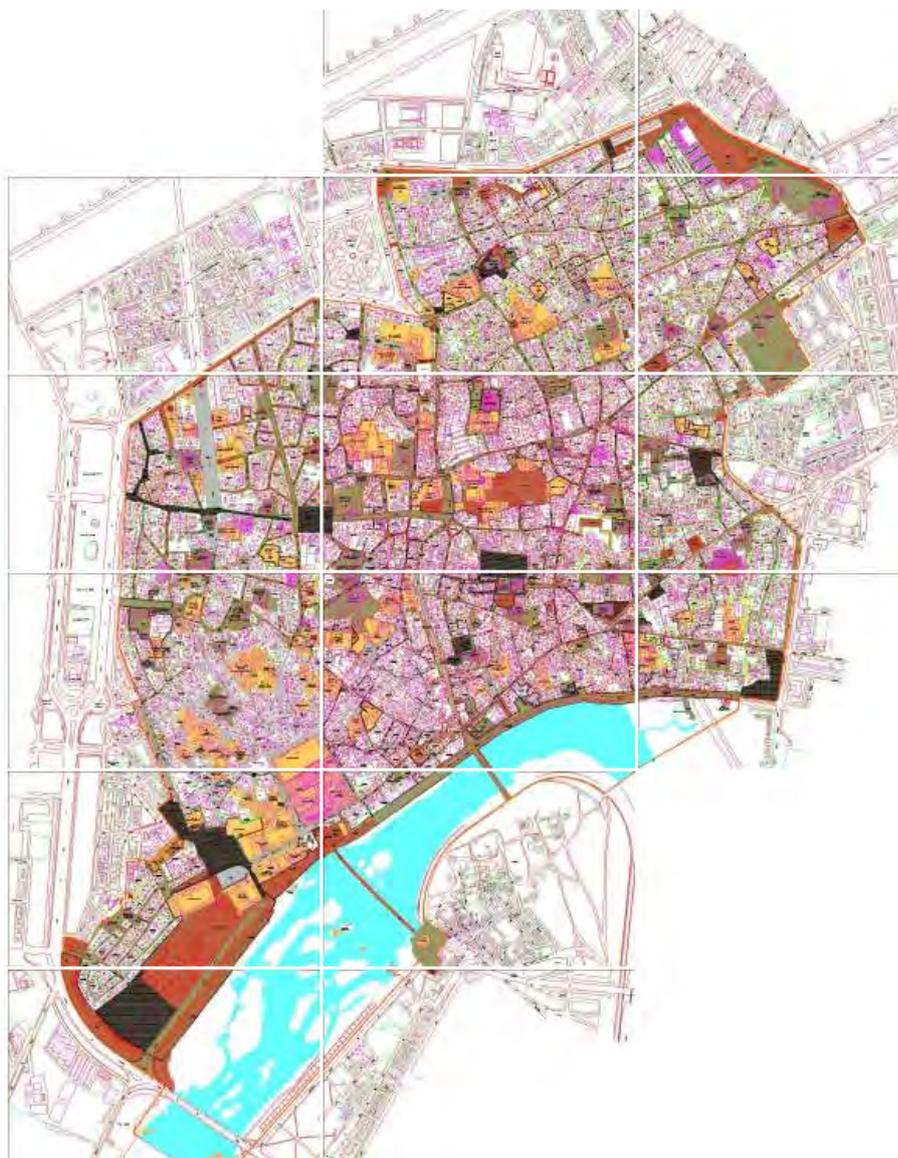
Previo a este PEPCCH de 2001 existía una *Ordenanza de protección de la edificación*, que afectaba casi al 43 % del Casco Histórico. En el nuevo documento se establecerán hasta seis niveles de protección, que en la práctica configuran tres grandes grupos:

1. Monumentos y edificios catalogados: distinguen tres niveles A, B y C de protección monumental I, II y Global (12,3 % del total). Sólo podrán ejecutarse mejoras de mantenimiento, conservación y restauración, estando en general prohibidas, las reformas en los grados monumentales.
2. Conjuntos catalogados: edificios del caserío que contribuyen al tono general del Casco, y se corresponden con el nivel de protección D (17 % del total). Sí se podrán hacer reformas e incluso ampliaciones (ocupación, entreplanta, remonte), pero nunca una sustitución total.
3. Parcelas cuyo interés se reduce a elementos concretos, siendo susceptibles de cambio el resto. Niveles de protección E y F (12,8 % del total).

Con estos dictados se busca la conservación de la trama y el mantenimiento de las alineaciones, así como de la protección del sistema parcelario como defensa de los invariantes tipológicos de la tradición cordobesa, basada en el protagonismo del patio. Para ello, no solo quedan reguladas las agregaciones y segregaciones, sino que se será la ocupación, el valor principal que rijan las construcciones, llegando a permitirse un mayor aprovechamiento en el caso de viviendas unifamiliares, cuyo uso se pretende fomentar. Igualmente, queda regulada tanto la altura para mantener una escala similar a la tradicional, como la ocupación del subsuelo, a la vez que se incentivará el uso de los sistemas constructivos tradicionales con su organización espacial característica. Se entiende el parcelario como un patrimonio histórico intocable, aceptándose excepcionalmente reformas en casos muy específicos. La tipología reinante es la casa tradicional con patio, excepción hecha de la

2.3. LA SOLEMNIDAD DE LO HISTÓRICO JUNTO AL «URBANISMO DE BALCÓN» EN EL SECTOR DE LA RIBERA

Figura 2.17: El PEPCH y el entorno fluvial. Fuente: Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba (2001).



zona renovada del noroeste (Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba, 2001).

T2T2

En los últimos 20 años la población del Centro apenas ha variado de los 35.000 y 38.000 habitantes pero se han eliminado los índices de hacinamiento anteriores. Siendo la densidad de viviendas superior a la media de la ciudad, el alto índice de casas vacías (25 %) hace que la densidad de población de esta parte central sea menor (Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba, 2001).

Existe un importante sistema de áreas libres localizado en su borde. Aunque la mayor parte del tráfico circula por el anillo perimetral del Conjunto, existen una serie de recorridos transversales en él, siendo el 50 % de su caudal totalmente ajeno en origen y destino. Ninguna de las calles del Conjunto Histórico, tiene características para ser calificada como viario medio. El 50 % de los vehículos censados en el Conjunto Histórico carecen de plaza propia de aparcamiento, a lo que hay que añadir el estacionamiento del visitante y restantes ciudadanos.

T2T2

2.3.4 *Plan Especial Sector Alcázar-Caballerizas.*

El *Plan Especial Alcázar-Caballerizas Reales*, que forma parte del conjunto de iniciativas derivadas del PERG, se redacta en 2009 por Pedro Caro y M^a Carmen Chacón con los siguientes objetivos (Caro González y Chacón Guerrero, 2011):

- Conformar la idea de conjunto urbano y clarificar la identidad formal y funcional de los elementos que lo componen, conservando el protagonismo de los elementos naturales (agua y vegetación).
- Mantener y mejorar los valores paisajísticos del conjunto a dos niveles, como paisaje característico en sí mismo que forma parte de la ciudad, y en calidad de observatorio del paisaje externo, mejorando la relación con el Guadalquivir como parte esencial de esta componente paisajística.
- Rehabilitación y puesta en valor de los monumentos del conjunto, resolviendo necesidades funcionales de difícil integración tanto dentro del ámbito de actuación como en el de influencia.
- Mejora urbana del entorno próximo, especialmente en el ámbito exterior de las murallas, recuperando el paisaje histórico urbano y mejorando la accesibilidad e intercomunicación de las distintas piezas, creando nuevas conexiones entre el barrio de San Basilio y este sector.
- Dotación de una gran zona verde ciudadana al servicio del Centro Histórico así como equipamientos y espacios culturales.
- Integración de actividades socioculturales, incluyendo actividades ecuestres, y fundamentalmente las de carácter didáctico e institucional o representativo.

El Plan Especial parte de un concienzudo Estudio Histórico Arqueológico de los distintos recintos amurallados que se han ido superponiendo en el conjunto amurallado del Alcázar. Dicho estudio ha permitido descubrir un origen diferente al que se creía en algunos de los lienzos de muralla, sobre todo los trazados andalusíes de la parte nor y sur-oriental. Este último

tramo discurría paralelo al río, tratándose del *al rasif* musulmán, o arrecife sobre el viejo dique romano, al que se descendía mediante unas escaleras que partían de los vanos laterales de la Puerta del Puente. La muralla de la Huerta del Alcázar (iniciada en 1369) es la que ha definido el conjunto hasta nuestros días. Se realiza –aprovechando algunos de los trazados anteriores– para reforzar las defensas en torno la nueva fortaleza cristiana para garantizar el control del Puente. Este último recinto incorporaba en los bordes exteriores los fosos naturales del Guadalquivir y del Arroyo del Moro, mientras que al interior se crea el Corral de los Ballesteros (1399) con la incorporación de una guarnición fija. Se piensa que éste estuvo históricamente comunicado con la Huerta del Alcázar, lo que lleva al Plan a proponer la conexión de esta última con el barrio de San Basilio. En cuanto a las Caballerizas (1568) se construyeron limítrofes a lo que entonces era la cárcel de la Inquisición (Caro González y Chacón Guerrero, 2011).

En los últimos decenios del s. XVI, las murallas han perdido ya su carácter defensivo y este sector de la ciudad, gracias a su cercanía al río, se convierte en un lugar de expansión y ocio para los ciudadanos de Córdoba. El cambio de uso de este espacio, lleva aparejada una importante remodelación ordenada por el entonces corregidor⁹. La llegada del siglo XIX trae supone el fin del Tribunal de la Santa Inquisición –abolido por las Cortes de Cádiz–, uso que se le había dado al Alcázar desde 1492 hasta 1812, cuando pasa a ser cárcel y posteriormente prisión militar. La existencia en esta época de la Alameda del Obispo explica que no se derriben unas murallas que no eran obstáculo para la expansión urbana, únicamente en casos puntuales como la construcción del murallón de la Ribera (Caro González y Chacón Guerrero, 2011).

Las grandes transformaciones vendrán a mediados del s. XX. Hasta entonces el recinto de la Huerta del Alcázar permanecía casi intacto pero con la operación del puente de San Rafael y la avenida del Conde de Vellellano se produce la drástica pérdida y segregación de parte del conjunto amurallado. La cota de acuerdo establecida por el nuevo puente con las futuras avenidas del Corregidor y del Alcázar, más elevada que la del terreno natural, provoca la división de la Huerta, desdibujando el recinto histórico al incorporar una frontera formal y visual. El arquitecto municipal José Rebollo Dicenta, autor del proyecto de los Jardines, decide establecer un paseo intermedio que atenúe la gran diferencia de cota entre el paseo Bajo y la avenida del Alcázar. La introducción de esta avenida de tráfico rápido (integrada en la N-IV) es sin duda, la intervención que más ha dañado la imagen y el carácter del recinto amurallado del Alcázar, separando a la Huerta del borde del río. También se acomete la reconstrucción ortodoxa de la muralla oeste –incorporando foso y almenas– y la demolición de una serie de edificaciones que se habían adosado en la explanada delantera, junto a la plaza del Camposanto, con objeto de poner en valor el conjunto monumental. Todo lo anterior, unido a la falta de conexión entre el Paseo Bajo y el Intermedio, lo hacen un sitio inseguro y poco recomendable a la vez que deja el barrio de San Basilio en una posición bastante aislada de la ciudad (Caro González y Chacón Guerrero, 2011).

⁹ Francisco Zapata de Cisneros, corregidor de Córdoba en el periodo 1567-1571 ordena limpiar y allanar toda la zona que se extiende desde el molino de la Albolafia, junto a la Puerta del Puente, hasta la denominada fuente de las Arcas, plantándose una Alameda, la llamada del Corregidor, que servía de paseo.

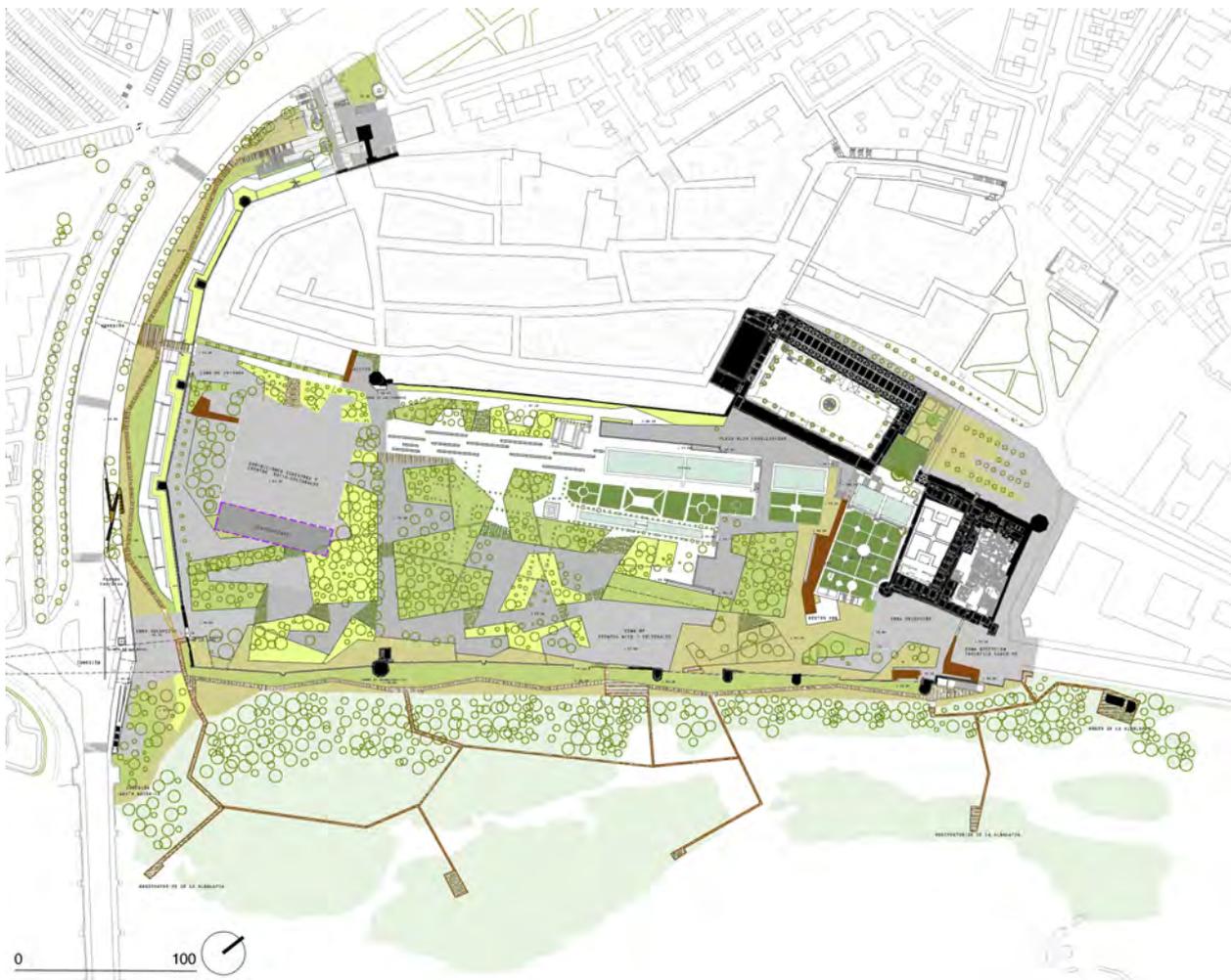


Figura 2.18: Plan Especial Alcázar-Caballerizas Reales (2009). Planta de propuesta (E. 1/2.000).

Fuente: Plan Especial Alcázar-Caballerizas Reales (Caro González y Chacón Guerrero, 2011), en desarrollo de la actuación urbanística AU2 del PGOU.

Para ello se contemplan dos ámbitos de actuación claramente diferenciados, las actuaciones en edificaciones –Alcázar, Caballerizas Reales, Murallas de la Huerta del Alcázar– y las actuaciones en áreas libres –Jardines del Alcázar, Jardín Alto del Alcázar, Puertas de Alcázar en la Ribera y Campo Santo de los Mártires y finalmente la zona extramuros– .



Entre las transformaciones más importantes que se proponen desde el Plan (fig. 2.18), está la eliminación de la avenida del Alcázar y la recuperación del contacto de los Jardines con el lienzo meridional de la muralla, a su vez en relación con la Alameda del Corregidor.

En torno a la continuidad lateral de los jardines del Alcázar con el Jardín Botánico, el Plan propone una compleja sección (fig. 2.19) con una serie de cruces subterráneos por debajo la avenida del Corregidor, que plantea calzadas y aparcamientos a diferentes niveles, recuperando este paso para el peatón. Aunque no se llega a plantear la posibilidad del desmonte de la sobreelevación de la av. del Corregidor que posibilitaría una relación directa de las dos fachadas laterales: parque Cruz Conde y lienzo occidental de la muralla del Alcázar.

2.3.5 El Plan Urban-Ribera.

El *Plan Urban-Ribera* (1998) es un proyecto financiado por la Unión Europea a través de los fondos FEDER¹⁰. El ámbito del Plan, el Paseo de la Ribera y sus aledaños –declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1984–, constituía un espacio muy singular y degradado con una problemática muy variada: paro, marginación, despoblamiento, prostitución y drogadicción, pobreza, deterioro del medioambiente urbano, pérdida del patrimonio arquitectónico, problemas de accesibilidad y habitabilidad. Todo ello configuraba esta zona como especialmente necesitada de una actuación urgente (VV.AA., 2002).

El objetivo genérico del proyecto era la articulación de una intervención integral, tendente a lograr la reactivación socioeconómica del barrio, mediante acciones que dignificasen el espacio público, con el fin de invertir la tendencia de marginación del sector, aumentando su peso específico en la Ciudad y reequilibrando el desarrollo Norte-Sur de la misma (VV.AA., 2002).

El Plan Urban-Ribera pretendía recuperar la memoria histórica de la zona, creando un itinerario turístico que la incentivara económicamente. Por ello se incorpora un estudio de antecedentes históricos donde se describen las transformaciones del entorno a partir de la lectura de toda la cartografía conocida. En cuanto a las acciones que se llevan a cabo, se recogen a continuación aquéllas que son más relevantes para esta tesis por su contenido

Figura 2.19: Plan Especial Alcázar-Caballerizas Reales (2009). Plano Viario-Secciones: Avenida del Corregidor (E. 1/500).

Promotor: Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba. Redactores: Pedro Caro González, M^a Carmen Chacón Guerrero. Fuente: Plan Especial Alcázar-Caballerizas Reales (Caro González y Chacón Guerrero, 2011), en desarrollo de la actuación urbanística AU2 del PGOU.

¹⁰ El Fondo Europeo de Desarrollo Regional subvencionaba directamente –y a fondo perdido– el 70 % de un proyecto que era gestionado por el Ayuntamiento, que a su vez debía aportar el 30 % restante de un total de 10 millones de euros de inversión total.

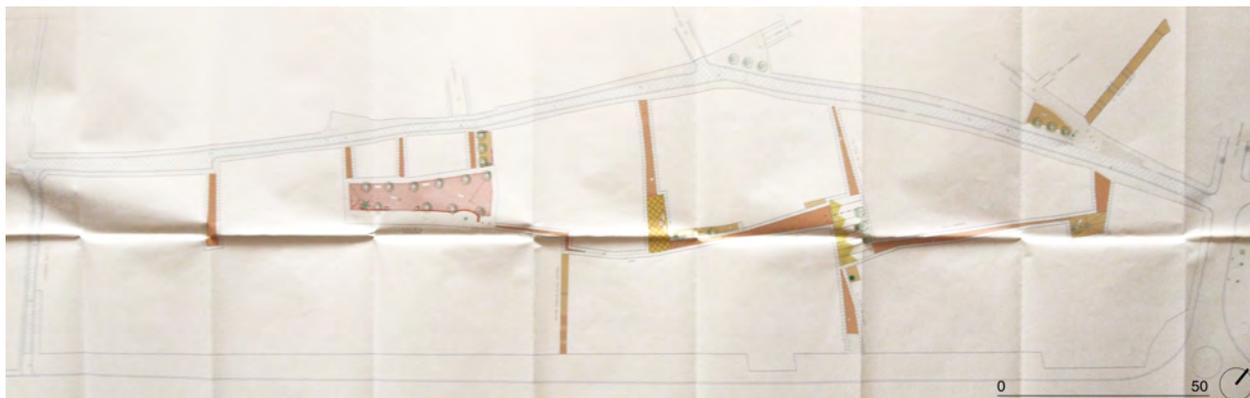


Figura 2.20: Planta de la Fase 1 del Plan Urban Ribera.

urbano, habiéndose obviado aquellas otras enfocadas al desarrollo social;

Fuente: Gerencia Municipal de Urbanismo. Ayuntamiento de Córdoba.

- Mejora del medio ambiente urbano; recoge todos los proyectos de obra pública. Se acometió una renovación de infraestructuras –eliminación del cableado aéreo e introducción de gas ciudad–, acompañada de una importante transformación de espacios públicos –pavimentación y mobiliario urbano– localizados principalmente en las calles Cardenal González, Caño Quebrado, entramado peatonal intermedio y las plazas de la Alhóndiga, de Cara, de Pozo de Cueto y Plazuela de Amparo (fig. 2.20).
- Dotación de Equipamientos socio-culturales; inicialmente consistía en la rehabilitación de un convento, pero por problemas con las religiosas que lo habitaban, finalmente se optó por construir un nuevo centro social y asistencial en otro solar.
- Dotación de Centros de formación; recuperación de un edificio en desuso –las antiguas lonjas– para su utilización como centro de formación y vivero de empresas.
- Gestión, seguimiento, evaluación, promoción y difusión, actividad necesaria para coordinar todas las actuaciones, para servir de catalizador (entre el proyecto, el asociacionismo local, la institución municipal y las autoridades nacionales y europeas implicadas) y para difundir y dar a conocer la experiencia Urban Ribera tanto a los ciudadanos como a otras colectividades.

Es especialmente interesante en este proyecto el hecho de integrar a residentes y sus asociaciones, quienes más de cerca conocían la problemática, con el fin de incrementar la eficacia de las actuaciones. Esta metodología y la cercanía de los promotores de los proyectos, consiguió «dinamizar» a la población de la zona consiguiendo un alto grado de participación de la población afectada. Sin embargo la mayor dificultad fue la de cumplir con los plazos establecidos por la Comisión Europea para no perder la subvención recibida, sobre todo con la aparición de restos arqueológicos que retrasó el inicio de alguna de las obras (VV.AA., 2002). En cualquier caso, tal y como recogió el Diario Córdoba recientemente, el éxito del plan fue tan contundente como apreciable: «de ser una zona deprimida, la Ribera y su zona de

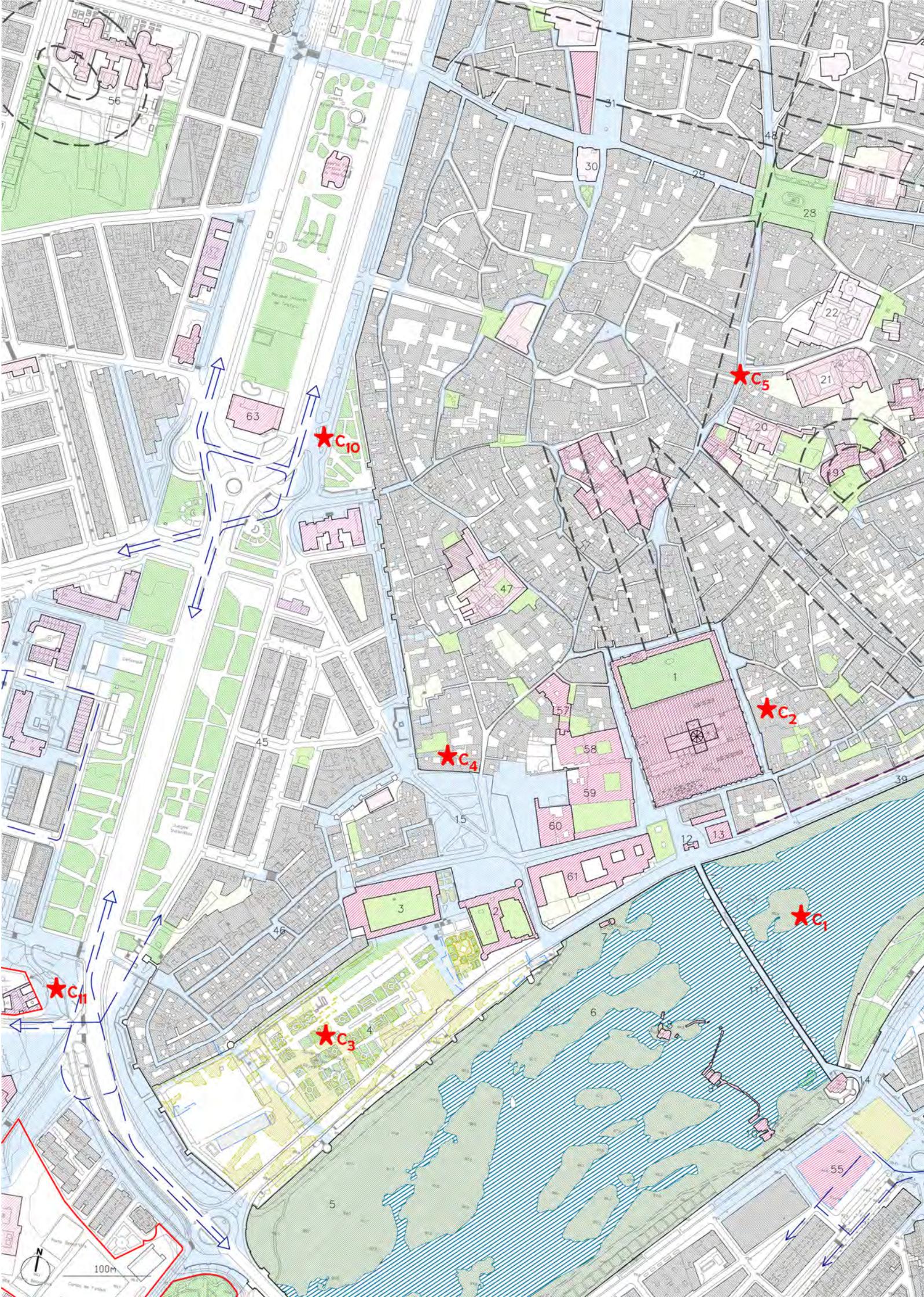
influencia se ha convertido en una zona turística, cultural y empresarial de primera categoría».

2.3.6 Del urbanismo de balcón al urbanismo de infiltración comunitaria

Esta cartografía (fig.2.21) pretende ser un compendio de los diferentes casos estudiados en el Centro Histórico de la ciudad, a la vez que una llamada de atención sobre unas estrategias o intervenciones cuya ejecución se entiende, que ayudaría a mejorar no solo la conexión de la ciudad con su río, sino, la de la ciudad central histórica con la ciudad concéntrica moderna. Como se ha visto, este distrito central, bebe directamente de las tramas heredadas de la ciudad romana e islámica, consolidadas históricamente en las dos construcciones fundamentales de la ciudad: la Mezquita y el Puente Romano. Éstos son los verdaderos catalizadores de la ciudad monumental del Guadalquivir, en cuyo alrededor se suceden una serie de elementos arquitectónicos y naturales de indudable valor patrimonial: los Molinos del río, la Torre de la Calahorra, el conjunto Alcázar-Caballerizas o los Sotos de la Albolafia.

Partiendo de este lienzo, se han señalado una serie de áreas de intervención en esta cartografía centro que se comentan a continuación:

- c1: el entorno natural del río. En la reciente intervención en el Puente Romano y sus alrededores, su arquitecto Juan Cuenca, ya sostenía la importancia de actuar sobre el plano de las aguas del río, actuación que siempre deberá ser proporcionada al ecosistema ripario que nos afecta. La restauración y puesta en uso de los molinos, una mejor gestión y control de la parte de los Sotos de la Albolafia y la recuperación del entorno de la Torre de la Calahorra, en una operación análoga a la llevada en la propuesta Puerta del Puente, son algunas de las principales directrices que deberían seguirse a la hora de intervenir en esta zona.
- c2: la Mezquita, el Patio de los Naranjos y todo el caserío aledaño que parecen reclamar una transparencia interior-exterior perdida, y que sí persiste en otros casos como el de Damasco. Esto ayudaría a la concepción turística del Casco Histórico y no otro tipo de operaciones de «gentrificación» que se vienen llevando a cabo en los últimos años, como el polémico caso del *Burger King* o la insistencia de todo un conjunto de negocios de la zona, en retomar un «cutre-look» de lo más trasnochado, ofreciendo una serie de actividades y servicios de calidad discutible, que acaban asemejando el conjunto monumental a un mero parque temático.
- c3: el complejo defensivo del Alcázar de los Reyes Cristianos. Un apósito del recinto amurallado de la ciudad romana que ha sufrido sucesivas ampliaciones tras la caída del imperio; en época islámica y posteriormente, en el periodo cristiano medieval. El fruto de esa evolución es esta zona amurallada que incluye el Castillo-fortaleza y las Caballerizas Reales. Un complejo al borde del río, cuyo contacto con éste fue desnaturalizado con las infraestructuras viarias de mitad del siglo xx, situación que se pretende revertir con el *Plan Especial Alcázar-Caballerizas Reales*, que también





- Espacio natural
- Espacio público general
- Espacio público barrial
- Espacio comunitario
- Espacio libre Planeamiento
- Potenciación de interacciones
- Barreras espaciales
- Edificación residencial
- Equipamiento comercial
- Equipamiento cultural
- Equipamiento deportivo
- Equipamiento educativo
- Equipamiento público
- Equipamiento religioso
- Equipamiento sanitario
- Equipamiento social
- Edificación obstructiva
- Edificación propuesta Planeamiento
- Fachada o esquina relevante
- Río Guadalquivir
- Topografía y cotas
- Vectores de flujo, articulación
y continuidad Espacial
- Cubiertas activas
- Realineación de fachada
- Huella romana

- interviene en los vecinos barrios de San Basilio y Ballesteros. Aquí, será importante recuperar el contacto perdido con el río, algo que se consigue ya ayudaría la recuperación para el peatón de la Av. del Alcázar, en una operación que entra en directa sintonía con el progresivo cambio de flujo de coches a través del eje de la Ribera.
- c4: el espacio público, entre la fortaleza del Alcázar, el Palacio Episcopal, la Biblioteca general y los antiguos Baños que están en el solar de la Albolafia, esa zona antiguamente se llamaba la plaza del Campo Santo. Y era un espacio mucho más grande, más o menos coincidente con la manzana c7, que se puede observar en el plano. Se propone el desarrollo de algún tipo de pieza de arquitectura contemporánea que configure definitivamente la forma de la plaza en el lienzo oriental, es decir, junto a la manzana general. Esta operación debería configurar el acceso al interior de una manzana que alberga importantes equipamientos, como el actual Centro de Congresos o la Filtoteca de Andalucía, además de los anteriormente mencionados.
 - c5: todo el complejo museo-conventual-eclesiástico en torno a la huella del antiguo Teatro Romano. Un lugar armado por las huellas de la historia, finalmente fijado y descubierto arqueológicamente en estos últimos años, bajo la huella del Museo Arqueológico, lo que llevó a la ampliación de la zona de estudio, finalmente anexionada al Museo tras la expropiación de algunas casas colindantes. Pero esta zona es más que un gran vacío en abanico con el que se alinean radialmente la mayoría de edificios vecinos, también incluye, una rica gama de patios, adarves y espacios vacíos interiores cuya reconquista para la ciudad, habría que plantear a medio y largo plazo.
 - c6: el entorno de la manzana de Orive junto al Ayuntamiento y el Templo Romano. En cuyo interior existe un gran vacío que se corresponde perfectamente, según recientes estudios arqueológicos, con el trazado del circo romano, y todo un conjunto palaciego que se asienta sobre lo que vienen a ser los límites de las gradas del circo y su arena central. Sería interesante recuperar, como parece que se tiene previsto, las relaciones del interior de la manzana con la zona del Ayuntamiento, el Templo Romano, pero sobre todo, seguir innovando en la activación de diferentes usos vecinales, en el parque interior de la manzana, también animar alguno de los equipamientos que hasta ahora son de uso cerrado y administrativo.
 - c7: el barrio de la Ajerquía. En cuya trama aparecen vacíos no tan grandes como los anteriores, pero sí más numerosos, y de cierta consideración. A esto, hay que sumar un sistema de calles y adarves que se ha ido fragmentando (se han dibujado en azul y verde muchos filamentos), la mayoría de las veces, en dirección perpendicular al río. Se vislumbra una posible continuidad a través de los sistemas de patios y plazas de vecinos, muchos de ellos, antiguas plazuelas. Se plantea una recuperación de esos pasos también a medio o largo plazo para de este modo, poder darle mayor actividad y afluencia a todo este

Figura 2-23 Cartografía de la zona centro, en contacto con el río.
 (1) Modelo de «La Mezquita». (2) Alcázar de los Reyes Cristianos. (3) Caballerizas Reales. (4) Jardines del Alcázar. (5) Alameda del Corregidor. (6) Solar de la Albolafia. (7) Molino de la Albolafia. (8) Molino de Papalo Tierno o la manzana c7. (9) Molino de Enmedio. (10) Molino de San Antonio. (11) Puente Romano. (12) Puerta del Puente. (13) Torre de los Visitantes. (14) Torre de la Calahorra. (15) Campo Santo de los Mártires. (16) Iglesia de San Francisco. (17) Plaza de la Corredera. (18) Mercado. (19) Museo Arqueológico. (20) Iglesia de Santa Ana. (21) Santa Victoria. (22) Parroquia del Salto. (23) Calle San Fernando. (24) Calle Claudio Marcelo. (25) Calle Alfarcos. (26) Manzana del Palacio de Orive. (27) Ayuntamiento. (28) Plaza de las Tendillas. (29) Calle Gondomar. (30) Iglesia de San Nicolás de Orive. (31) Museo del Gran Capitán. (32) Iglesia de San Pedro. (33) Plaza e Iglesia de la Magdalena. (34) Facultad de Filosofía. (35) Convento de Santa Cruz. (36) Parroquia del Apóstol Santiago. (37) Molino de Martos. (38) Parque «Balcón del Guadalquivir». (39) Calle ronda de Isach. (40) Paseo de la Ribera. (41) Calle Alfonso XII. (42) Calle Luciano. (43) Calle de las Flores. (44) Plaza del Potro. (45) Ensanche zona Vallellano. (46) Barrio de San Basilio. (47) Facultad de Filosofía. (48) Calle Cruz Conde. (49) Puente de Miraflores. (50) Iglesia de San Andrés. (51) Barrio de la Ajerquía. (52) Solar del Centro de Congresos. (53) C4-Centro de Creación Contemporánea. (54) Barrio Campo de la Verdad. (55) Futuro Centro de Artes. (56) Rectorado de la Universidad de Córdoba sobre la huella del teatro romano. (57) Filmmuseo de Andalucía. (58) Centro de Congresos. (59) Palatio Episcopal. (60) Biblioteca Provincial. (61) Seminario. (62) Ermita de los Santos Mártires. (63) Hotel 5*.
 Fuente: elaboración propia.

barrio, que hasta ahora vive muy volcado a su interior, abriéndole nuevas conexiones hacia el río.

- c8: el ámbito del Paseo de la Ribera. La fachada urbana resultante de una propuesta de alineación del PGOU del 86, tras varios intentos fallidos durante el siglo XIX y principios del XX. La nueva ordenanza básicamente impone un ritmo de huecos y una serie de elementos de composición y simetría, inexistentes históricamente en este entorno según se aprecia en los grabados y fotografías de épocas anteriores. Se ha negado la posibilidad de una arquitectura contemporánea para dar cabida a un conjunto pintoresco de viviendas en colores tierra y ocres, que nada tienen que ver con la tradición cordobesa. Se ha detectado igualmente la interesante aparición de usos en cubierta, con un gran éxito y aceptación, por parte de locales de ocio. Sin embargo, esta oportunidad tiene sobre sí la amenaza de aquello en lo que pueda convertirse, si se aplican según qué estéticas en un emplazamiento privilegiado, y tan deseado para cualquier negocio. Se entiende que es el momento de ser conscientes de esta situación, y proponer unas líneas básicas para gestionar de forma flexible esta nueva emergencia que seguramente, en unos años estará mucho más generalizada, tanto en esta orilla, como en la opuesta. Respecto a la polémica de la peatonalización, se estima que es preciso plantearla de forma integral, aunque sí hay algunas zonas eminentemente monumentales, donde no se entiende el cruce de vehículos privados salvo por cuestiones muy ocasionales.
- c9: el ámbito del Molino de Martos y la Ermita de los Santos Mártires. La esquina oriental de la Ajerquía es el comienzo del recorrido del cauce, a través del Arcángel. Es una zona que tampoco ha terminado de configurarse, en parte, por la controversia entre ecologistas y los planes sobre el río, tanto en lo hidráulico como en lo urbano. Sería necesaria la limpieza del cauce, y sobre todo, una adecuación lógica a la historia del lugar, siendo muy interesante, en este caso, la recuperación del antiguo azud. Una pieza que tiene mucha historia y que estaba vinculada a la pequeña playa junto al Molino de Martos; formada precisamente, por el arrastre de sedimentos que también propiciaba la formación de sotos. Siempre con las precauciones necesarias, sobre el medio natural sería muy atractiva la posibilidad de permitir el acceso hasta la misma lámina de agua, tal vez, con un pequeño canal de agua que pusiera en valor el molino, y que permitiera el paso a través del azud, posibilitando el uso deportivo del pequeño embalse, aguas arriba, en la zona del Arenal.
- c10: la articulación entre el eje de la Victoria y las avenidas del Corregidor y del Aeropuerto. Ahora mismo, se trata de una pequeña rotonda donde se podría hacer de un ancho aproximado, al del paso central del Paseo de la Victoria, que incluiría dentro un espacio público, un elemento escultórico o incluso, si se hubiera pensado anteriormente, podría haber albergado perfectamente el nuevo Hotel Meliá que se ejecutó allí.
- c11: el entorno del puente de San Rafael. Debido a su elevada cota de acometida a la ciudad para evitar posibles inundaciones, provoca que

la avenida del Corregidor que lo continúa, se eleve como si fuera una barrera sobre los jardines del Alcázar a un lado, y las viviendas que hay del otro, junto al Instituto Séneca. Sería muy interesante, descender esta cota inmediatamente tras el apoyo del puente, y permitir un paso a nivel, o recuperar el nivel original del terreno, de manera que se restituya la continuidad longitudinal a lo largo de la Ribera. A su vez, se propondría un cruce que articulara con la Zona de Poniente, y que simplificara todo el sistema de calles que actualmente confluyen en este curva, donde por otro lado, no sucede nada, porque no hay ningún tipo de contacto con la ciudad, debido al citado desnivel. Se podría estudiar cierta densificación o apriete para aumentar su carácter articulador de este entorno, donde confluyen los lienzos de la muralla del Alcázar, la Parroquia de Nuestra Señora de la Salud o el Teatro al aire libre de la Ajerquía, entre otros edificios.

2.4 Arrabal fracturado o el cuento del Sector Sur

La presencia de vida urbana en la orilla izquierda del Guadalquivir está constatada desde época romana, probablemente ocupada por industrias vinculadas al río y a servicios asociados a la confluencia de las rutas de Écija y Málaga, en las inmediaciones del Puente Romano. Se tiene constancia también, de una presencia intensiva en el meandro de Miraflores, a partir del s. VIII, durante el periodo islámico, llamado barrio de *Saqunda*. La zona ha estado ocupada por posadas y edificios religiosos en la zona del Santo Espíritu y el Campo de la Verdad, donde han permanecido hasta la actualidad un conjunto de viviendas, cercanas al Puente Romano.

Esta zona se caracteriza por su inundabilidad histórica, y por el vínculo a la idea de puerta simbólica de la ciudad; hasta la llegada del ferrocarril, los viajeros y comerciantes, llegaban a la ciudad desde el Sur y por tanto, era el lugar de llegada, contemplación y acceso al recinto amurallado, al otro lado del río.

Son tres los caminos principales que han ido perpetuando su huella hasta nuestros días: la vía Augusta, con trazado similar a la actual Av. de Cádiz; vía de *Iliberri*, que coincide con la antigua carretera de Castro y la calle Acera del Río, y la vía a *Malaca*, coincidentes –en parte– con las actuales: calle Carretera de Castro y la Nacional 432 hacia Granada. Estos trazados han organizado los posteriores crecimientos de la zona. La promoción fue llevada cabo por diversas instituciones, desde mediados del siglo XX hasta los años 80, a partir de los cuales, se han llevado a cabo operaciones de rehabilitación y consolidación, quedando los nuevos sectores –de menores dimensiones– reducidos a zonas intersticiales con el río o con las rondas.

Antes de hacer una descripción de cada una de estas infraestructuras, se requiere hacer una consideración global para esta zona. Las inundaciones a las que se ha hecho referencia anteriormente, han afectado a estos terrenos de manera recurrente. Es por ello, que los primeros proyectos urbanísticos que se desarrollan en esta zona, aunque conscientes del peligro, apuestan por estos espacios debido a la urgencia de edificar, ante la gran demanda de vivienda; la necesidad de terrenos baratos; y finalmente, la usura de muchos intervinientes en los procesos de urbanización. Los nuevos escenarios de la periferia obrera de Córdoba tienen lugar, pues, en esta coyuntura. Todo ello, provoca un rechazo al río como espacio de representación colectiva de estos barrios. La negación definitiva vendrá, paradójicamente, de la mano de la construcción del murallón de Miraflores que, debido a su gran altura, provocará un mayor distanciamiento de los habitantes del sur con respecto al Río y con la ciudad central, en la otra orilla.

2.4.1 *Campo de la Verdad - Miraflores*

El área del Campo de la Verdad y Miraflores, caracterizado por ser un amplio espacio urbano y rururbano durante siglos, se ubica en la margen izquierda del Guadalquivir, sobre un amplio lóbulo que el curso de éste describe en el momento que se adentra en la ciudad (Torres Márquez, 1993). Tal y como se ha expuesto en la introducción del Distrito Sur, la ocupación histórica del mismo, estuvo muy circunscrita al ámbito del Puente Romano y los caminos históricos que hasta él llegaban, mezclándose usos típicos de periferia y travesía, con asentamientos clandestinos de carácter muy marginal, cuya densidad va aumentando según va avanzando el siglo xx , y cada vez, llega más población a la ciudad del ámbito rural.

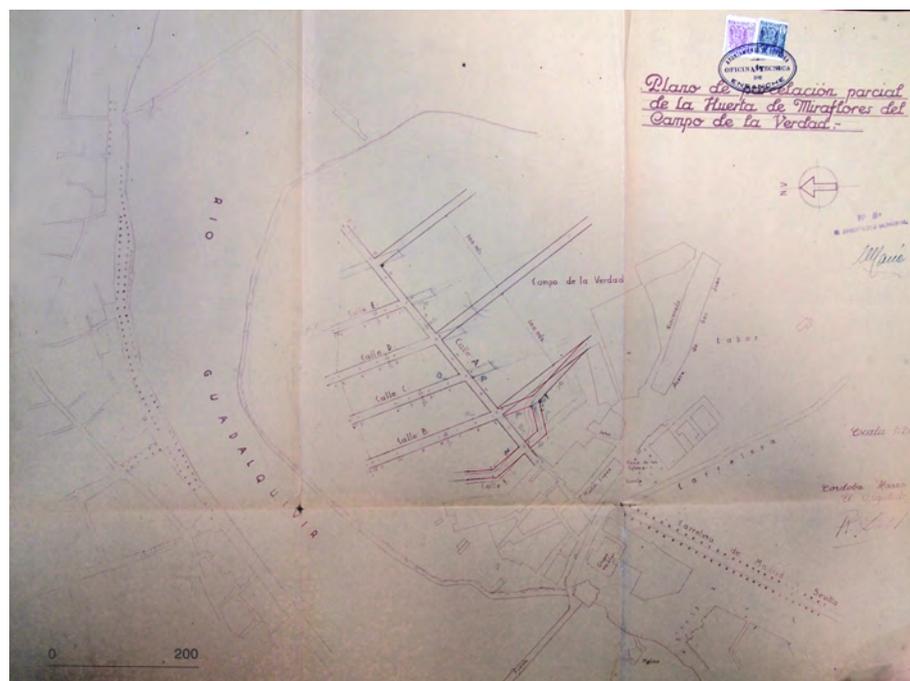
En 1570 la pequeña ermita del cruce de caminos, pasa a ser la parroquia de la Visitación de Nuestra Señora y el Espíritu Santo, alrededor de la cual, se consolidará un pequeño barrio llamado entonces de la Visitación o del Espíritu Santo, conocido hasta nuestros días por Campo de la Verdad (Torres Márquez, 1993). Se trata de un lugar muy peculiar, que pese a ser uno de los barrios históricos de Córdoba, ha sido al mismo tiempo un área por urbanizar, probablemente, por la elevada exposición a las continuas crecidas y riadas del Guadalquivir. Esta fragilidad explica que en la historia moderna de la ciudad hubiera sido un ámbito rechazado para el asentamiento de la población cordobesa, o al menos, así lo fue, mientras el número de habitantes estuvo más contenido. Pero el gran incremento demográfico de principios del siglo pasado, propició que se iniciara la urbanización del sector meridional de la ciudad; apoyado en parte, por la confianza en las primeras obras de defensa fluvial que se van ejecutando de forma paralela en el tiempo.

Figura 2.22: Apertura de seis calles en terrenos de la Huerta de Miraflores (1944). Plano de parcelación parcial de la Huerta de Miraflores del Campo de la Verdad (E. 1/2.000).

Promotor: Jesusa Courtoy.

Arquitecto: Rafael de la Hoz Saldaña.

Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.



Desde 1940 ya existe en la Huerta de Miraflores una pequeña población

Figura 2.23: Miraflores en los años 50.
Autor desconocido.
Recuperado del blog floresherrera.



chabolista ilegal. En 1943 se aprueba por parte del Ayuntamiento, el expediente de apertura de dos calles en esos terrenos; y un año después, se solicitará una ampliación con el *Proyecto de parcelación parcial de la Huerta de Miraflores* (fig. 2.22), que comprende la apertura de seis nuevas calles según proyecto de Rafael de la Hoz Saldaña, en los terrenos de Jesusa Courtoy, viuda de Sepúlveda. Tras una negociación con la corporación local se le da vía libre al proyecto en 1946. En 1947 Luis Moya Corpas encarga al mismo arquitecto los planos para la apertura de una nueva calle en terrenos de su propiedad, donde se repiten las mismas características que en la urbanización previa de modestas viviendas autoconstruidas de dos o tres plantas, y calles de 10 metros de ancho con 7,5 dedicados a calzada y 1,25 para acera. Como se observa en el levantamiento del barrio de Miraflores (fig.2.24) realizado por el arquitecto municipal José Rebollo Dicenta en 1960, se produjo una intensa ocupación del suelo por parte de un tejido residencial abigarrado e insalubre. Además, tampoco fue posible acometer la urbanización completa de una zona marginal hasta el punto de que en el mismo PGOU de 1958, se planteó la sustitución del barrio por un gran parque periurbano en una serie de mejoras que están llamadas no sólo a la creación de un nuevo espacio verde, sino a una mejora de las características formales e infraestructurales del viejo barrio del Campo de la Verdad y sus alrededores; pasando a ser el pórtico que deberá dar acceso al Parque de Miraflores y al Casco Histórico de la ciudad Torres Márquez (1993).

Será en 1973 cuando el propio Rebollo Dicenta presente el *Plan Parcial de Ordenación del Parque de Miraflores* (fig.2.25), donde entre otras cosas, se destacará la inmejorable posición del parque como espectador de lujo frente a la «fachada de la ciudad». También, justificará la sustitución de la barriada de Miraflores que «carece totalmente de las condiciones sanitarias e



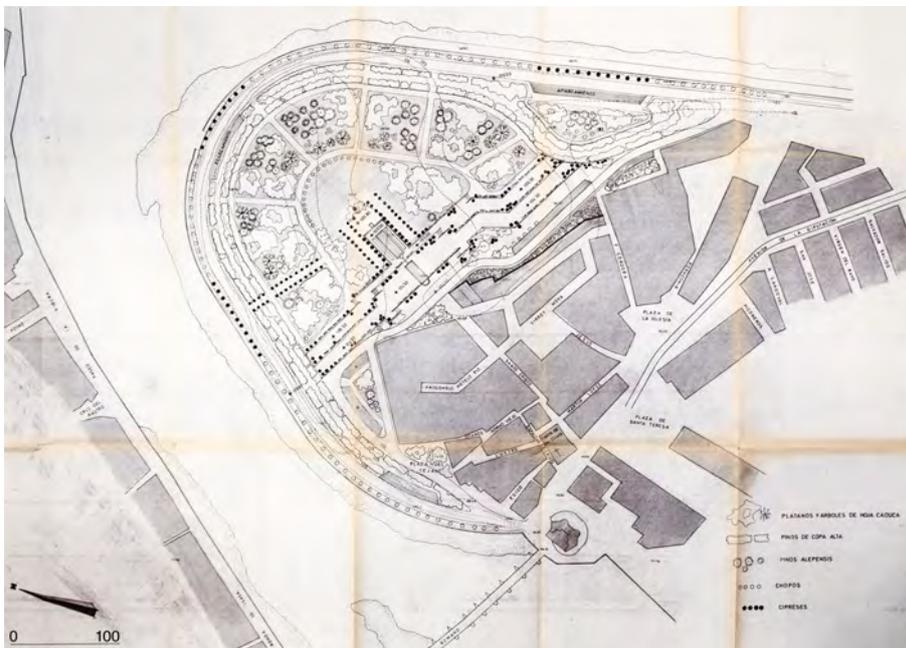
Figura 2.24: Plano de estado actual de edificios y solares de la Huerta de Miraflores (1960). E. 1/500.

Arquitecto: José Rebollo Dicenta.

Fuente: Archivo Municipal. Ayuntamiento de Córdoba.

higiénicas, no tiene pavimentación ni servicios, las viviendas en general no reúnen las mínimas condiciones de habitabilidad y en muchos casos son o bordean la calificación de las llamadas “chabolas”». Otro hecho reseñable es que en esas fechas la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir estaba acabando la construcción del elevado muro de defensa fluvial, con el que se evitaba el continuo y grave peligro de inundación por una riada frontal; aunque la contraprestación era cegar cualquier contacto visual entre ambas orillas (hay que recordar que el Paseo de la Ribera a la altura del Puente Romano se encuentra ya de por sí a una cota de dos metros por encima de la huerta de Miraflores).

En cuanto al parque en sí, formaba parte de toda una estrategia de zonas verdes rodeando el casco antiguo donde además se incluían el Parque Municipal (de Cruz Conde), el de Zumbacón, el de Costanillas junto a la muralla de la Ronda del Marrubial y el del Campo de la Merced, todos ellos, situados en barriadas calificadas como insalubres o en huertas y terrenos de labor, lo que no ponía grandes impedimentos a su construcción. En lo que se refiere al proyecto¹¹, el parque se caracteriza por un doble paseo perimetral a lo largo de todo el perímetro del meandro; uno más exterior, abierto desde donde disfrutar de las vistas y otro contiguo al interior, protegido por una arboleda, además, de por una ligera subida de cota respecto a las edificaciones que se mantienen del Campo de la Verdad, para adaptar la rasante general del parque a la de las murallas fluviales.



¹¹ En la memoria económica, Rebollo Dicenta expone que este parque de aproximadamente 12 hectáreas, supone un gasto de 258,75 ptas/hab (para la población de 60.650 habitantes con que contaba la ciudad), algo que a su juicio entraba dentro lo normal, siendo una cifra asumible por el Municipio que repercutiría en beneficios urbanísticos, estéticos y sanitarios incalculables (1973). Planta general (E. 1/1.000). Arquitecto: José Rebollo Dicenta. Fuente: Archivo Municipal. Ayuntamiento de Córdoba.

Sin embargo, el Parque de Miraflores no verá la luz hasta el año 2003, de la mano del PERG según proyecto de Juan Cuenca, siendo una de las cuatro actuaciones contempladas en el Plan Especial para el ámbito del Campo de la Verdad y Miraflores. Las otras serán la configuración del nuevo arco viario al sur del Guadalquivir; la recuperación del barrio del Campo de la Verdad, y la actuación sobre el Puente Romano y la Calahorra. Sin embargo, apenas dos años después, en 2005, la propuesta de Rem Koolhaas para

el Centro de Congresos de Córdoba cambiando la ubicación del proyecto, motivará la redacción de la *Innovación al PGOU de 2001 para el Centro de Congresos de Córdoba* (fig.2.26). Dicho documento redactado por los técnicos de la Gerencia de Urbanismo, Juan Medina y Luis Valdelomar, da soporte normativo a una localización más y mejor integrada, tanto en el parque como en el recorrido turístico del Casco Histórico. La ficha reguladora se elabora a medida del proyecto ganador, es decir, un edificio lineal con carácter de mirador que habrá de salvar el vial que conecta con el puente de Miraflores autogestionando las necesidades de aparcamiento.

Figura 2.26: Innovación del PGOU de 2001: Centro de Congresos de Córdoba (2006). Plano de Ordenación modificada (E. 1/5.000)
Promotor: Gerencia de Urbanismo. Ayuntamiento de Córdoba. Redactores: Juan Medina Ruiz de Alarcón, Luis Valdelomar Escribano.
Fuente: Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba.



Todo este relato de proyectos de parques fallidos, esconde la realidad de una población que tuvo que ver cómo era expulsada de sus viviendas, que acto seguido eran demolidas en nombre del bien común. Un bien común, que según la cronología expuesta anteriormente, no fue tan urgente, probablemente por la poca rentabilidad que ofrecía la operación, a pesar de que ya en 1973, el propio Rebollo Dicenta lo calificara como «el parque más necesario y urgente de cuantos deben construirse en Córdoba».

De esta forma, el barrio vio cómo su población descendía desde los más de 6.500 habitantes con que contaba en 1960, hasta una cifra prácticamente apenas significativa en la actualidad, sin duda, lastrado por un gran vacío muy degradado en el que una vez más se reprodujo el asentamiento ilegal de chabolas (fig. 2.27).

La llegada del siglo XXI tampoco ha supuesto para el barrio el arranque definitivo para su renovación. A pesar de su óptima localización en la ciudad, destaca el gran porcentaje de operaciones fallidas, ya sean importantes equipamientos como el Centro de Congresos¹², o pequeñas operaciones

¹² En noviembre de 2012 el Ayuntamiento descarta el proyecto de Koolhaas para el Centro de Congresos por considerarlo económicamente inviable, proyecto que a su vez ya había sufrido una importante reducción de superficie respecto a su versión

Figura 2.27: Escombros en Miraflores (1993)
Autor desconocido. 1993.
Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.



residenciales más convencionales. Entre estas últimas hay que citar el *Plan Especial de Reforma Interior de la Unidad de Ejecución Campo de la Verdad 2* (fig.2.28) de 2005, en las cabeceras de las manzanas de la fachada fluvial frente a la Mezquita; el *Estudio de Detalle de la Unidad de Ejecución Campo de la Verdad 3* (fig. 2.29.a) de 2007, en tres solares frente al Centro de Creación Contemporánea, junto al vial de acceso al puente del Arenal; o incluso el solar B del *Estudio de Detalle RG-2* para el que se llega a organizar todo un *Concurso Internacional de Viviendas* para jóvenes denominado v4J en el año 2011. El ámbito de dicho concurso se puede observar destacado en la figura 2.29.b, adosado a una medianería existente. Sin embargo, lo que verdaderamente llama la atención en esa imagen aérea es el deficiente contacto entre la calle que transcurre paralela al río con el puente del Arcángel, que viene a una cota superior, contra el que literalmente se estrella.

Sí se construirá el *Estudio de Detalle del Campo de la Verdad 1* (fig.2.30) en la calle Virrey Moya del año 2002. De nuevo se trata de todo un testero de manzana, en esta ocasión en pleno corazón del Campo de la Verdad, donde el arquitecto Fernando López de Sangredo, ejecuta una sencilla operación, consistente en la prolongación de la calle Jesús –anteriormente sin salida– y en el esponjamiento del tejido interior la manzana manteniendo el perímetro de la misma.

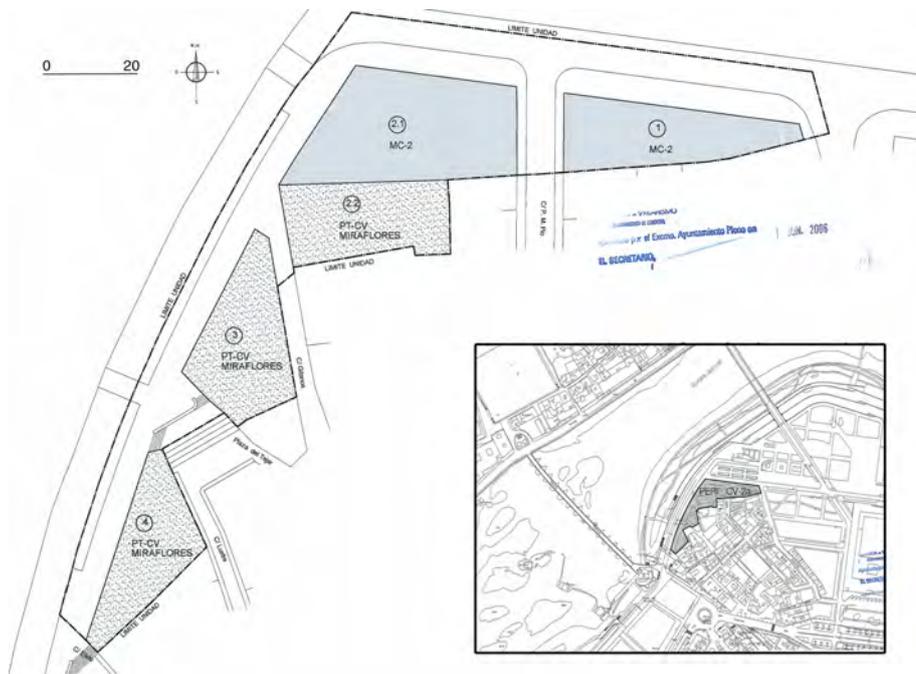


Figura 2.28: Plan Especial de Reforma Interior PERI CV-2 Campo de la Verdad (2005). Planos de estudio previo de ordenación, usos e intensidades (E. 1/500); de estructura de la propiedad (E.1/500) y de situación (E. 1/2.500). Promotor: PROCORDOBA S.A. Redactor: Marcelo Miller Lourido. Fuente: Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba.

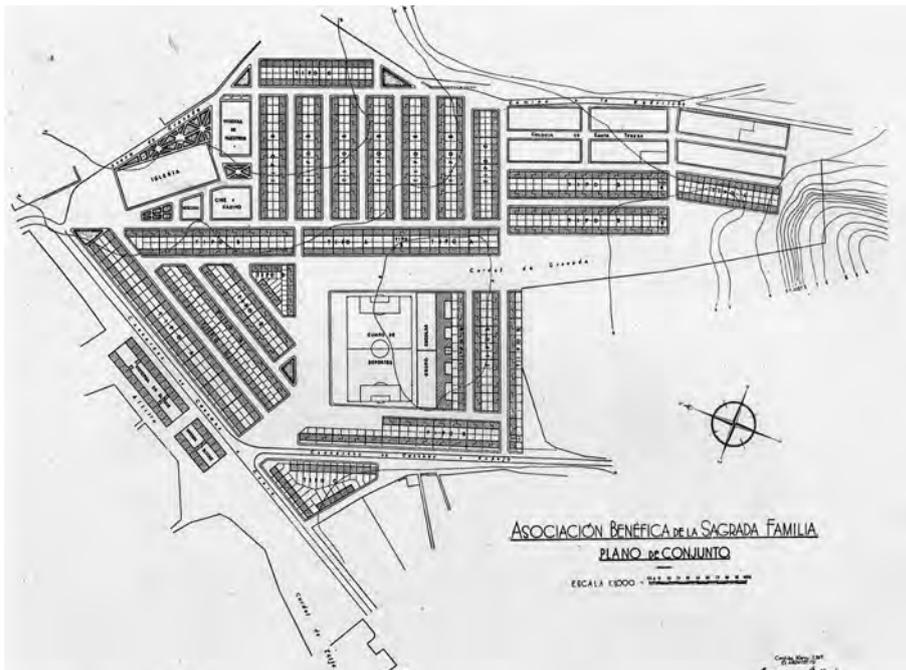


Figura 2.29: Estudios de Detalle en el Campo de la Verdad:
 (a) Superposición del Plano de Ordenación de Volúmenes del Estudio de Detalle de la Unidad de Ejecución cv-3 (2007). Promotor: Procanval S.L. Arquitectos: R. Castello Pérez, J.A. González-Muriel Martínez. Promotor: Procanval S.L.
 (b) Solar B del Estudio de Detalle RG-2, objeto del concurso v4J (viviendas para jóvenes en Córdoba). Fuente: Elaboración propia a partir de imagen aérea de Google Maps 2013 y del proyecto refundido del ED. CV-3 (Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba).

2.4.2 Fray Albino

Fray Albino –Albino González y Menéndez-Reigadas– es el nombre con el que popularmente se conocía al obispo llegado a Córdoba en junio de 1946, procedente de Tenerife. Quedó impresionado por la miseria del paisaje de chozas donde se hacinaban multitud de familias junto a las murallas del Guadalquivir; situación que se agravó hasta el extremo, con las inundaciones de 1947 y que lo llevó a fundar la Asociación Benéfica de la Sagrada Familia, con el propósito de edificar viviendas de renta reducida para obreros, empleados y pensionistas en dos localizaciones: el barrio de Cañero (en la periferia este de la ciudad) y en esta barriada sur, en la orilla izquierda, que acabará llevando su propio nombre; el del que también fuera conocido como el «Obispo Obrero»(Moreno Pérez, 1993).

El barrio, de forma rectangular y trazado ortogonal, se irá construyendo por fases¹³ a una velocidad vertiginosa gracias a la suave topografía de la zona y a la adopción de un modelo de vivienda de una sola altura y una única crujía, aunque el verdadero impulso será la gran presión demográfica existente por la inmigración proveniente del resto de la provincia.



El arquitecto Carlos Sáenz Santa María de los Ríos redacta en 1947 el proyecto de la primera fase –será aprobado en 1948– que contempla la construcción de 814 viviendas ubicadas entre carretera de Cádiz, antiguo camino de Castro (calle Acera del Río), límite con el cauce del Guadalquivir y la avenida de Castro hasta la N-432. Dicho proyecto incluía también, la construcción de un grupo escolar y viviendas para maestros, así como, varios equipamientos como cinematógrafo, casino, tiendas y mercado. Aunque sea una barriada de Córdoba, se proyecta como un núcleo totalmente autosuficiente.



Figura 2.30: Estudio de Detalle CV-1 Calle Virrey Moya (2002). Plano de situación (E. 1/1.000). Promotor: COPORTEIN. Arquitecto: Fernando López de Sangredo Martos. Fuente: Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba.



Figura 2.32: Plano de conjunto de la Asociación Benéfica de la Sagrada Familia (1947). E. 1/1000. Promotor: A. B. de la Sagrada Familia. Arquitecto: Carlos Sáenz de Santa María. Fuente: Publicados en «La magnífica Barriada de la Asociación Benéfica de la Sagrada Familia en el Campo de la Ventol (antigua)» (Córdoba) en mayo de 1948. Cronología (1947) de la Asociación Benéfica de la Sagrada Familia de Arjona (ed.) Carlos Sáenz de Santa María.

Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

¹³ Cronología de la evolución de Fray Albino:

- 1946 (hasta):
 - Hacinamiento en chozas
- 1947:
 - Inundaciones.
 - Fundación Asociación Benéfica La Sagrada Familia.
 - Proyecto 1ª Fase (arquitecto Sáenz de Santa María). 814 viv.
- 1949:
 - Proyecto de Ampliación (2ª Fase). 611 viv.
- 1951:
 - Proyecto 3ª Fase. 1034 viv.
- 1952:
 - Proyecto 4ª Fase. 350 viviendas.
 - Proyecto de urbanización de la 2ª Fase (ingeniero Carlos Font)
- 1953:
 - Proyecto 5ª Fase (no se ejecuta). 3000 viv. en bloques.
- 1956:
 - El Ayto. expropia los terrenos colindantes propiedad de la Asociación Benéfica.

ciente, siguiendo con el modelo impulsado por el Instituto de Colonización Agrícola de casas unifamiliares, con huerto trasero –zona de la vivienda que se aprovecha para ubicar el retrete y el lavadero–. La intención era restaurar la deteriorada institución familiar, dotándola de un mínimo de elementos para que cada una pudiera establecer un hogar propio. El sistema elegido permitía subdividir las largas naves en hasta cuatro tipos de viviendas que iban desde los 65 hasta los 132 m² –patio incluido–, lo que lo hacía bastante económico. Sin embargo, la pésima calidad de los materiales empleados en la construcción acarreó graves problemas, sobre todo, en las cubiertas de vigas de madera joven de eucalipto (Moreno Pérez, 1993).

Figura 2.33: Barrio de Fray Albino (Córdoba) en 1949. Fuente: Fundación Cajasur (recuperado del blog “Chozas de Córdoba Andalucía”)



Figura 2.34: Viviendas ultrabaras A. B. Sagrada Familia (1952). Vivienda tipo B, Sección E. 1/50.

Promotor: A. B. La Sagrada Familia. Arquitecto: Carlos Sáenz de Santa María. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

En 1949 se redacta el proyecto de la primera ampliación que prevé otras 539 viviendas unifamiliares pero que ya incorpora tímidamente la tipología de bloque lineal, que suman otras 72 viviendas a una operación que ocupa una superficie de 35.317,55 metros cuadrados, y que está delimitada superiormente, por la calle Pío XII e inferiormente, por la calle Ciudad de Carmona.

Apenas dos años después, en 1951, se expide por parte del Ayuntamiento la licencia que autoriza «la construcción de las casas y edificios que comprenden la nueva ampliación proyectada en terrenos del Campo de la Verdad "Barriada de Fray Albino" [...]». En esta tercera fase, según reza en la citada licencia, estaba previsto construir 970 casas ultrabaras y 64 casas para artesanos, además, de una relación de equipamientos tan extensa, como inexistente en la materialización física del proyecto: iglesia, acción católica, casa sacerdotal, biblioteca, escuela de formación profesional, escuela de capacitación agrícola, residencia, escuela maternal y viviendas de director y portero, grupos escolares, orfanatos, guardería infantil, viviendas para maestros, cocina económica, hospital dispensario, mercado, panificadora, economato, campos de deportes, piscina y playa artificial, residencia de religiosos, gallineros, naves de almacén y dependencias para granja agrícola, así como, la ampliación y reforma de la ya construida iglesia del Campo de

Figura 2.35: Perspectiva de la barriada de Fray Albino. Fases 1 y 2.
Fuente: Barrionuevo Ferrer et al. (2011).



la Verdad. Se trata con diferencia de la fase más importante, afectando a un total de 165.372,10 metros cuadrados.

Sin embargo, al año siguiente (1952), se propone una nueva ampliación de 350 viviendas, 306 de ellas ultrabarcas y el resto de las denominadas corrientes. Esta cuarta fase trazada igualmente en cuadrícula (fig.2.36) presenta un trazado que se intentaba dulcificar con la inclusión de una plaza en posición central de unos jardines en el límite oriental con la carretera de Granada. En cuanto a equipamientos se incluía una granja avícola de pequeñas aspiraciones con un gran espacio libre interior para dar cabida a los diversos usos anexos a la explotación.

Frente a la gran velocidad de construcción de viviendas, las obras de urbanización se dilatan en el tiempo yendo a ritmo muy inferior. Así, en ese año 1952, apenas se acaba de concluir el pavimentado y alcantarillado de la primera etapa, y ya en la propia redacción del *Proyecto de urbanización y saneamiento de la ampliación de la barriada de Fray Albino* (1952), el ingeniero Carlos Font del Riego expresa la urgencia de iniciar los trabajos para las dos siguientes ampliaciones –en ese momento ya ejecutadas–. En cuanto al viario, la homogeneidad del barrio hace que siempre se acabe ejecutando el mismo tipo de calle de 10 metros de ancho; con 6 metros dedicados a calzada, uno para acerado y otro de terriza con arbolado en cada uno de los laterales. Funcionalmente, se distinguen entre calles de penetración o salida –las transversales que conectan los grandes viarios de borde– y calles de distribución interior, perpendiculares a aquéllas.

A estas cuatro fases que componen actualmente el barrio de Fray Albino, seguiría una quinta en 1953, finalmente no ejecutada, donde no sólo se cambia la tipología –se proyectan 3000 viviendas en bloque–, sino que se apuesta por un nivel socioeconómico más elevado –«viviendas con categoría para jefes y oficiales»–. Esta fase no ejecutada ocupaba una superficie de 30 hectáreas entre la carretera de Cádiz y la primera fase, pero la ampliación prevista hacia el oeste de la barriada de la Sagrada Familia, se verá interrumpida por la expropiación en 1956 por parte del Ayuntamiento de los terrenos donde en breve comenzará a construir el denominado Sector Sur. En poco más de una década, lo que era el principal barrio del Distrito Sur quedará empequeñecido por los nuevos bloques que se construyan a su alrededor, que llegan incluso a las ocho plantas de altura en lo que ya pasa a ser la avenida de Cádiz.

En pleno boom económico de los sesenta, la Junta de Promoción Urbana

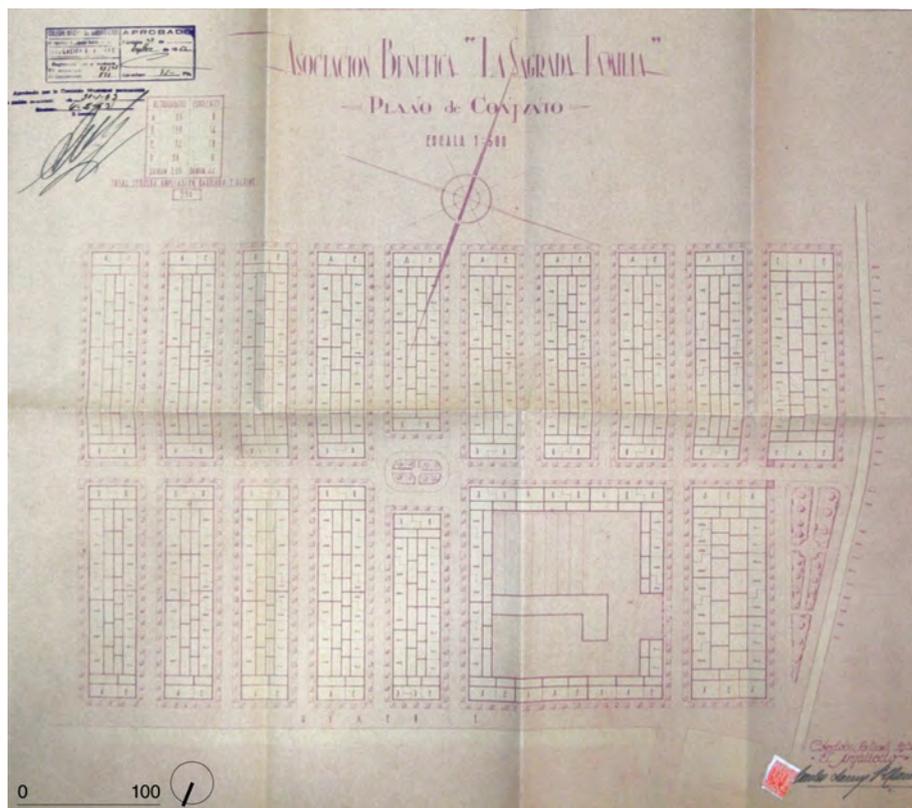


Figura 2.36: Proyecto de Ampliación de las viviendas Ultrabaratatas. Barriada de Fray Albino (1952). Plano de Conjunto (E.1/500). Promotor: A. B. La Sagrada Familia. Arquitecto: Carlos Sáenz de Santa María. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

e Industrial, da el visto bueno al *Anteproyecto para la reestructuración de un polígono en la zona sur del Campo de la Verdad* de 1966 (fig.2.37). Se trata de un ambicioso plan, que tampoco se llegará a ejecutar, en el que el arquitecto municipal José Rebollo Dicenta propone una imagen totalmente nueva para el barrio, consistente en liberar una franja central de jardines, que incluso contaría con una especie de riachuelo en un terreno algo más deprimido que la zona residencial concentrada en los lados en grandes bloques de cinco y ocho plantas. Aunque, se sigue manteniendo la organización reticular, se tiende a una disposición en peine de los bloques interiores, más cercanos a la zona verde, mientras que se fachaliza todo el frente de la carretera de Castro creando una jerarquía viaria que lotea la gran tira en cinco partes; cada una de ellas con su propio grupo escolar y la última de ellas, con un gran equipamiento deportivo y dos piscinas. En general, se libera una parte importante de suelo para zonas verdes (5,8 hectáreas del total de 50 con que cuenta el polígono), algo que se consigue gracias a la alta densidad contemplada de 400 hab/ha, casi el doble de los 195 con que contaría el barrio en 1984.

Sin embargo, este barrio –pionero en la realización de vivienda pública– sufre un paulatino despoblamiento a partir de la década de los 60, tras el vertiginoso crecimiento inicial, fundamentalmente por la emigración de su población joven. Hecho que obviamente llevó aparejado el envejecimiento que en la actualidad lo caracteriza, aunque también hay que señalar que a principios de los 90 aún se mantenía con una densidad superior a la media de toda la ciudad (Moreno Pérez, 1993).

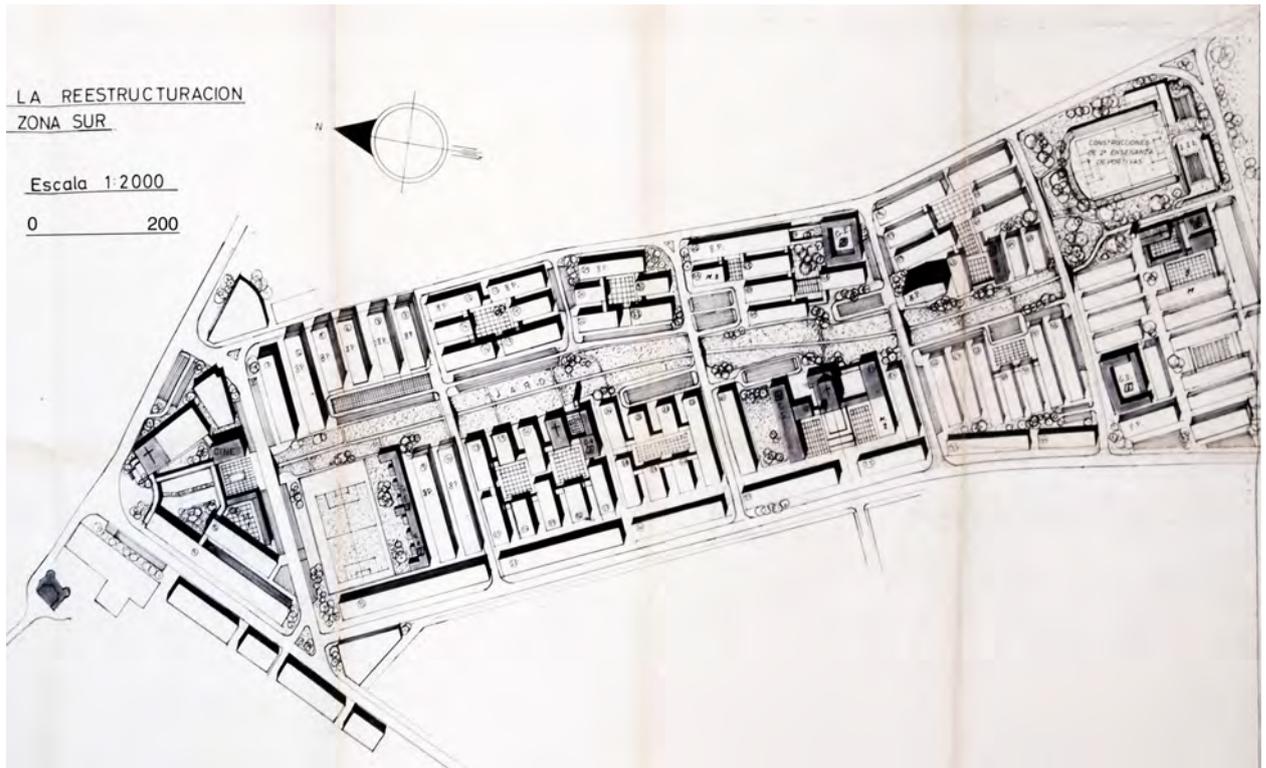


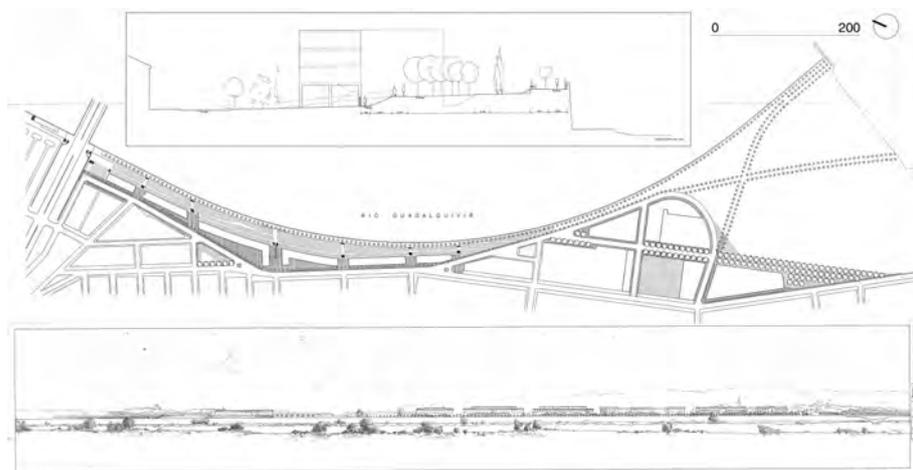
Figura 2.37: Anteproyecto para la reestructuración de un polígono en la zona sur (1966). E. 172.600.

Como se ha dicho, el ambicioso proyecto de reforma integral del barrio Arriba del Callejón se –al igual que tantos otros–, optándose siempre por operaciones de relleno en vacíos intersticiales como es el caso de los dos recientes ejemplos expuestos a continuación:

- En primer lugar, el *Estudio de Detalle de la Unidad de Ejecución ss-2* de 1998 (fig.2.38), perteneciente al Plan Espacial del Río Guadalquivir y promovido por la Empresa Pública del Suelo de Andalucía, en el frente fluvial frente al nuevo ferial del Arrenal. Se trata de una franja ligeramente arqueada de casi 50.000 metros cuadrados, donde el arquitecto Juan Cuenca propone una contundente fachada fluvial, a base de grandes bloques lineales de tres plantas de altura y bajos supuestamente diáfanos situados algo más deprimidos que el parque lineal, que también se propone en el borde del río, con una clara función de defensa fluvial.
- Por último y con fecha reciente de 2009, se presenta el *Plan Parcial PP_s2* (fig.2.39), denominado de Fray Albino Sur y promovido por la propia Gerencia de Urbanismo para afrontar el ordenamiento del último vacío del barrio en su contacto con la ronda de la variante Sur. En dicho plan, los arquitectos Beatriz Brieva y Jaime del Campo proponen unas formas donde predominan ángulos obtusos y esquinas redondeadas que nada tienen que ver con todo lo que se ha descrito hasta el momento. Estos edificios irregulares, en forma de P o 7, con patios interiores igualmente irregulares, se agrupan en una especie de racimos en torno a espacios verdes interiores. Un cinturón verde, donde se integran diferentes equipamientos deportivos, hace de transición con la Ronda Sur. Sin embargo,

el intento de configurar una especie de parque con viviendas y calles re-
viradas –que desincentiven los recorridos motorizados– elimina cualquier
conexión directa con la barriada histórica, precisamente muy deficitaria
en este tipo de suelo.

Figura 2.38: Estudio de Detalle
Unidad de Ejecución SS-2 del
Plan Espacial del Río Gua-
dalquivir en Córdoba Sección
(E. 1/100), Plano de Ordena-
ción General y Vista desde el
Arenal (E. 1/1.000). (Proyecto
refundido de 1998)
Promotor: Empresa Pública de
Suelo de Andalucía. Arquitec-
to: Juan Cuenca Montilla.
Fuente: Archivo Municipal de
Córdoba.



2.4. Arrabal fracturado o el cuento del Sector Sur

Figura 2.39: Plan Parcial PP_S2 Fray Albino-Sur (2009). Plano de Ordenación general e imagen de la propuesta (E. 1/1.000).

Promotor: Gerencia de Urbanismo de Córdoba. Arquitectos: Beatriz Brieva de la Orden, Jaime del Campo Martín. Fuente: Gerencia de Urbanismo de Córdoba.



2.4.3 Sector Sur

El primer paso para la creación del Sector Sur data de febrero de 1955, cuando el Pleno Municipal aprueba el Proyecto de Urbanización de la Zona Sur –como se denominaría inicialmente–, que se extendía desde la barriada de Fray Albino hasta la carretera de Sevilla. Sin embargo, habrá que esperar un año, con la recién promulgada *Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana* de 12 de mayo de 1956, para que el consistorio apruebe la adquisición de los terrenos donde la Asociación Benéfica de la Sagrada Familia tenía previsto ampliar su barriada de Fray Albino. En total unos 378.000 metros cuadrados que el alcalde Cruz Conde dedica a viviendas sociales para intentar resolver el angustioso déficit originado por el crecimiento demográfico (Barrionuevo Ferrer et al., 2011).

Estos edificios de renta limitada serán construidos entre otros, por el propio Ayuntamiento, la Obra Social Cordobesa de Huertos Familiares, la Delegación Provincial de Sindicatos y la Diputación Provincial, entidades a las que pronto se suman Cajas de Ahorros y empresas privadas; pues como afirma el propio alcalde, el municipio facilita «solares para una construcción ordenada y con las máximas exigencias del urbanismo moderno», es decir, contarían con calles pavimentadas y dotadas de la necesaria infraestructura: alcantarillado, red de agua potable, tendido eléctrico y alumbrado (Barrionuevo Ferrer et al., 2011). Esta nueva construcción masiva de los denominados bloques abiertos, responde a un cambio de criterios respecto a la posguerra, pasándose de una concepción de la familia ligada a la tierra y su cultivo, a la del pragmatismo económico de ubicación del mayor número de familias en el menor espacio posible (Moreno Pérez, 1992).

Hay que subrayar la importancia de la mencionada ley del suelo de 1956 así como la aprobación en 1958 por parte del ya Ministerio de la Vivienda (hasta entonces Dirección General de la Vivienda) del *Plan General de Orde-*

nación Urbana, acontecimientos que marcarán el verdadero punto de partida de la fiebre constructiva de un barrio que durante la década de los sesenta pasa de 6.952 a 29.338 habitantes, en lo que será su cenit de población. Esta intensidad constructiva donde se ensayaron y propusieron diferentes modos y modelos de habitación, ha originado un barrio muy ecléctico y heterogéneo (Moreno Pérez, 1992) según se observa en la figura 2.41. De hecho, el punto común se encuentra únicamente en el viario del mismo, un viario escaso, donde predominan antiguas carreteras devenidas en ejes urbanos, pero cuyos nombres (Cádiz, Granada, Jaén, Almería, Algeciras, Écija, Linares, Utrera, etc.) acabaron por acuñar el topónimo de Sector Sur.

En 1956 se inicia el pavimentando la futura avenida de Granada «ancha y espaciosa» justo a la salida del recién terminado puente de San Rafael. Como se aprecia en la fotografía de la figura 2.40, el ritmo es trabajo es frenético, mezclándose los trabajos de urbanización con edificaciones que empiezan sus cimientos; obras que ya llevan bastante avanzada su estructura, como los edificios Gemelos de Viviendas de la Plaza de Andalucía¹⁴; y algunos edificios que están prácticamente acabados como los que dan a la avenida de Cádiz o el grupo de viviendas municipales 80x80¹⁵ junto a los bloques de la Obra Social Cordobesa (los primeros por la izquierda).

El primer proyecto que se acomete en el Sector Sur es el del *Poblado de absorción de la Zona Sur* (fig.??) en 1956, proyecto para el que se cuenta con la ayuda del Instituto Nacional de la Vivienda, el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, así como otros organismos, siendo reseñable que por primera vez, se emprende la urbanización de una nueva zona de

¹⁴ Edificios Gemelos de viviendas son las dos torres de ocho plantas que se ven a ambos lados de la avenida de Granada (fig. 2.40), según proyecto de 1957 de los arquitectos Luis Alamy y Soler con Antonio Muñoz Maza. Este grupo de viviendas de la Obra Social Cordobesa (septiembre de 1956) a la izquierda de la avenida de Cádiz, y el grupo de bloques de la Obra Social de la figura 2.40) es promovido por el Ayuntamiento en 1957 según el proyecto de 1955 del arquitecto municipal Rebollo Dicenta. Consta de 240



ensanche de la capital, antes de construirse en ella un sólo edificio.

En dicho poblado de absorción¹⁶, las viviendas serán promovidas por la Obra Social Cordobesa de Huertos Familiares siguiendo el proyecto del arquitecto José Romero Rivera que prevé 500 viviendas de tipo social, un grupo escolar, urbanización y servicios, así como, 3500 metros de reserva donde se esperaba construir una iglesia, un grupo de viviendas tipo torre de mayor categoría y viviendas para maestros anexas al grupo escolar. Finalmente, tanto la piscina y la pista deportiva como la iglesia se sustituyeron por nuevos bloques, y todo el triángulo izquierdo donde predominaban viviendas bajas fue reemplazado por otra tipología tipo torre en una intervención posterior. Todas esas sustituciones siempre redundaron en el aumento de la edificación.

En un primer nivel, se distingue entre grandes tiras de viviendas unifamiliares con huerto trasero y bloques longitudinales de cuatro plantas de alzada con escalera cada dos viviendas. Las unifamiliares cuentan con dos niveles de doble crujía separada por la escalera de la vivienda, siendo la característica más reseñable, los porches en planta baja, tanto a la entrada como en el patio posterior desde donde se accede a un pequeño baño que ya incluye inodoro, lavabo y ducha. Este esquema de baño con acceso desde el exterior de la vivienda se repite incluso en los bloques tipo B y D. Más afortunada será la distribución tipo E, donde de nuevo se da otra acertada concesión al caluroso clima cordobés con la disposición continua del espacio estar-cocina, lo que permite la ventilación cruzada de la vivienda.

Entre los múltiples ensayos habitacionales que se llevan a cabo en el

¹⁶ El barrio que finalmente se construye se conoce popularmente como *el barrio de la Guita*, de origen peyorativo ya que los primeros y humildes moradores utilizaban una *guita* (cuerda de esparto) para medir los tabiques y poder comprobar si los muebles que querían comprar cabían o no en unas viviendas extremadamente reducidas. La anécdota no cesa ahí y es que la «guasa» llegó a tanto que incluso llegó a promulgarse un bando municipal con sanciones económicas para aquel que mencionara lo del «barrio de la guita», prohibición que evidentemente, solo sirvió para agudizar el ingenio y continuar con las chanzas

Extraído del artículo *La guasa de los cordobeses* del blog *ozuquecalor*

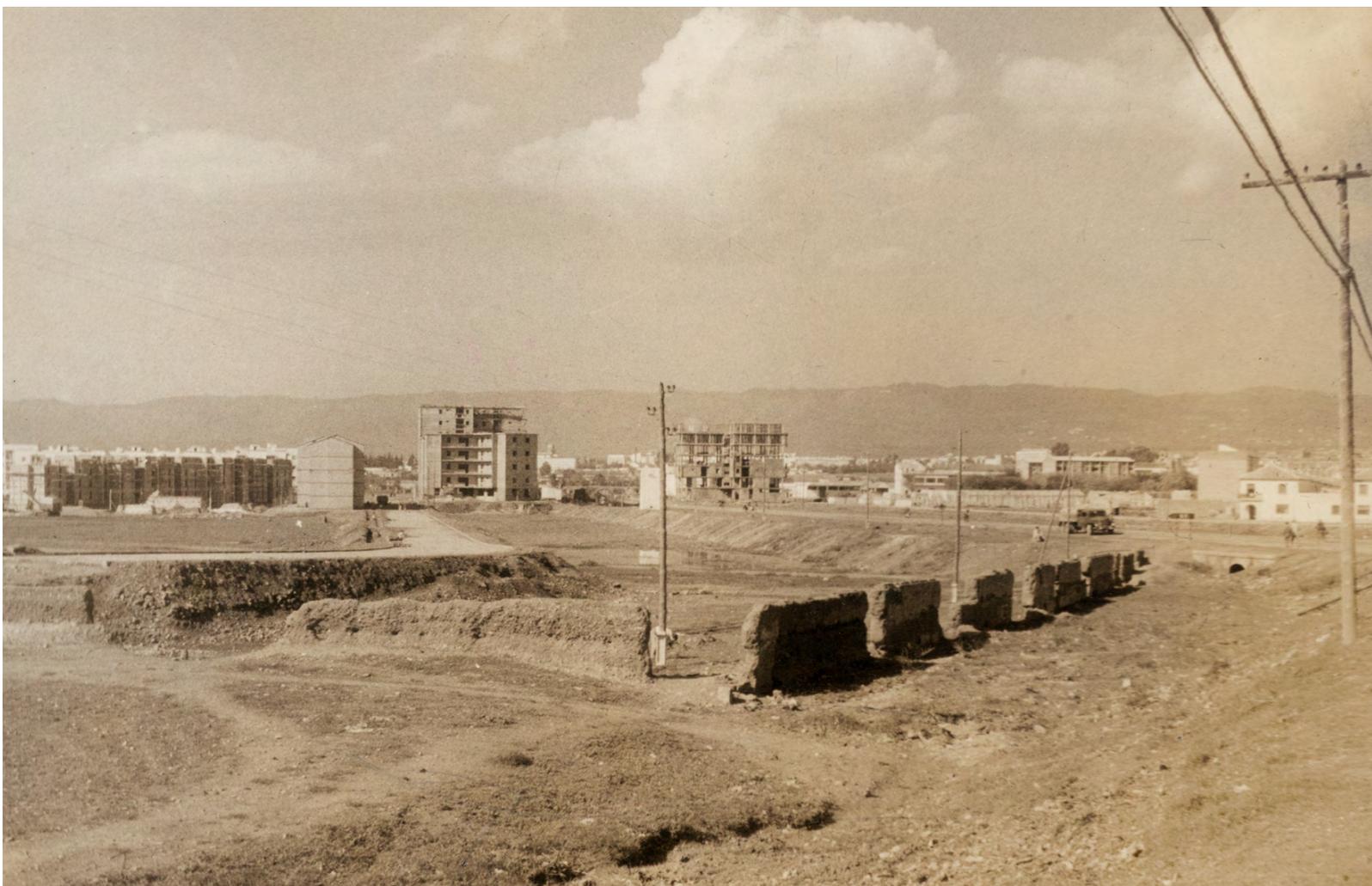
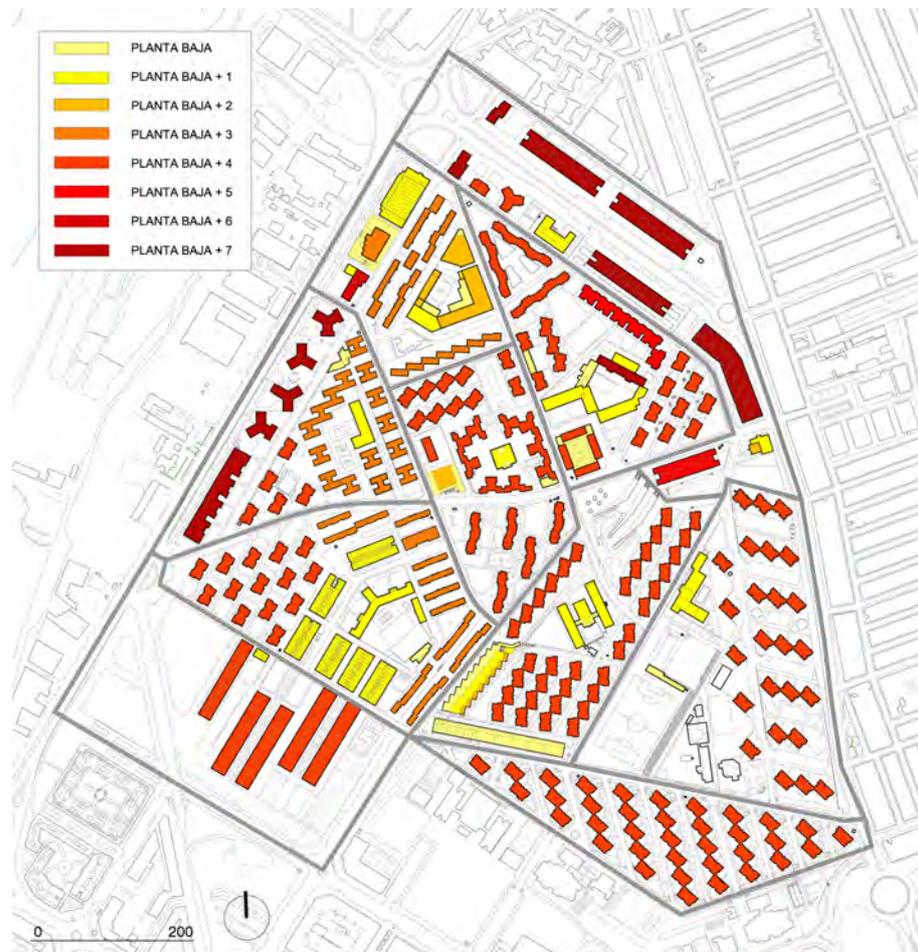
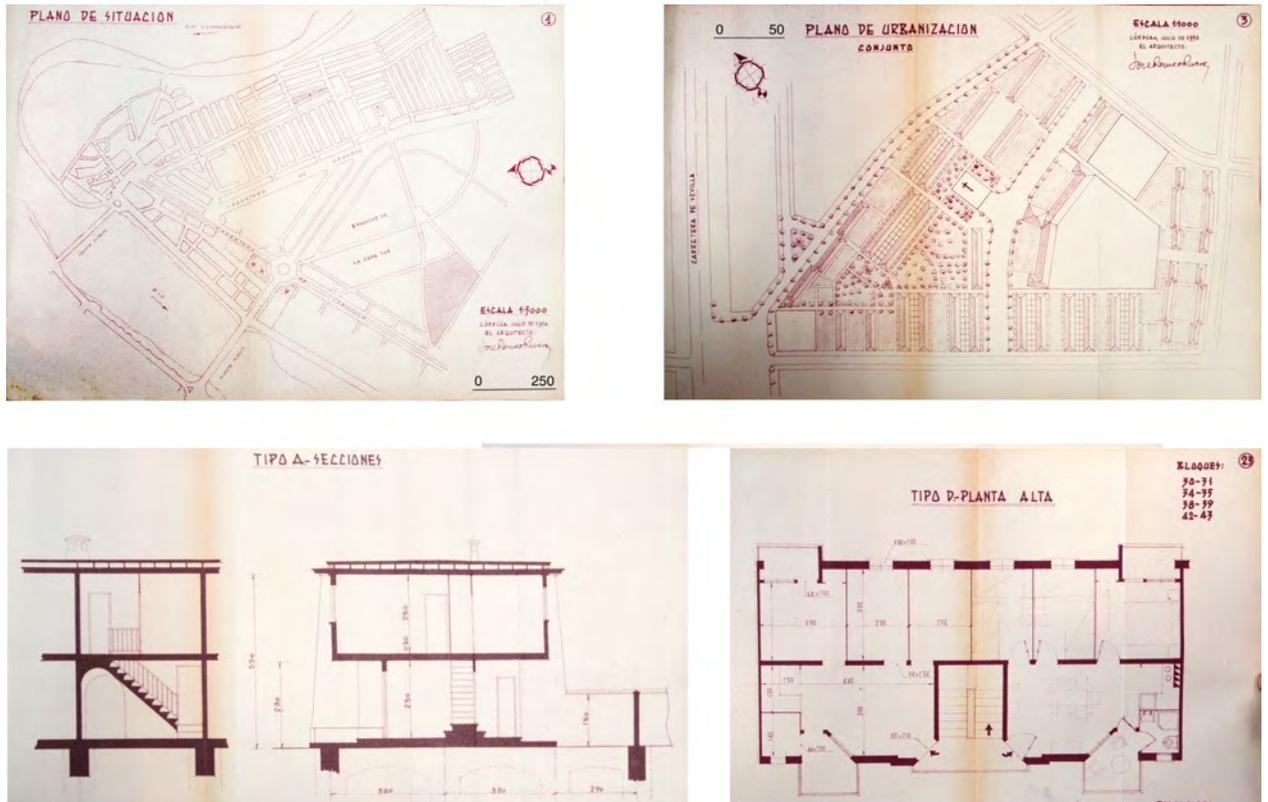


Figura 2.41: Análisis de alturas del Sector Sur.
Fuente: Barrionuevo Ferrer et al. (2011)



2.4. Arrabal fracturado o el cuento del Sector Sur



Sector Sur, destaca con luz propia el de Rafael de la Hoz Arderius para la Obra Social Cordobesa de Huertos Familiares; un proyecto de 1959 para 520 viviendas donde sorprende el sesudo ejercicio de *existenzminimum* llevado a cabo por el arquitecto¹⁷, lo que sin duda, explica el éxito de una tipología que será muy repetida en la construcción del Sector Sur.

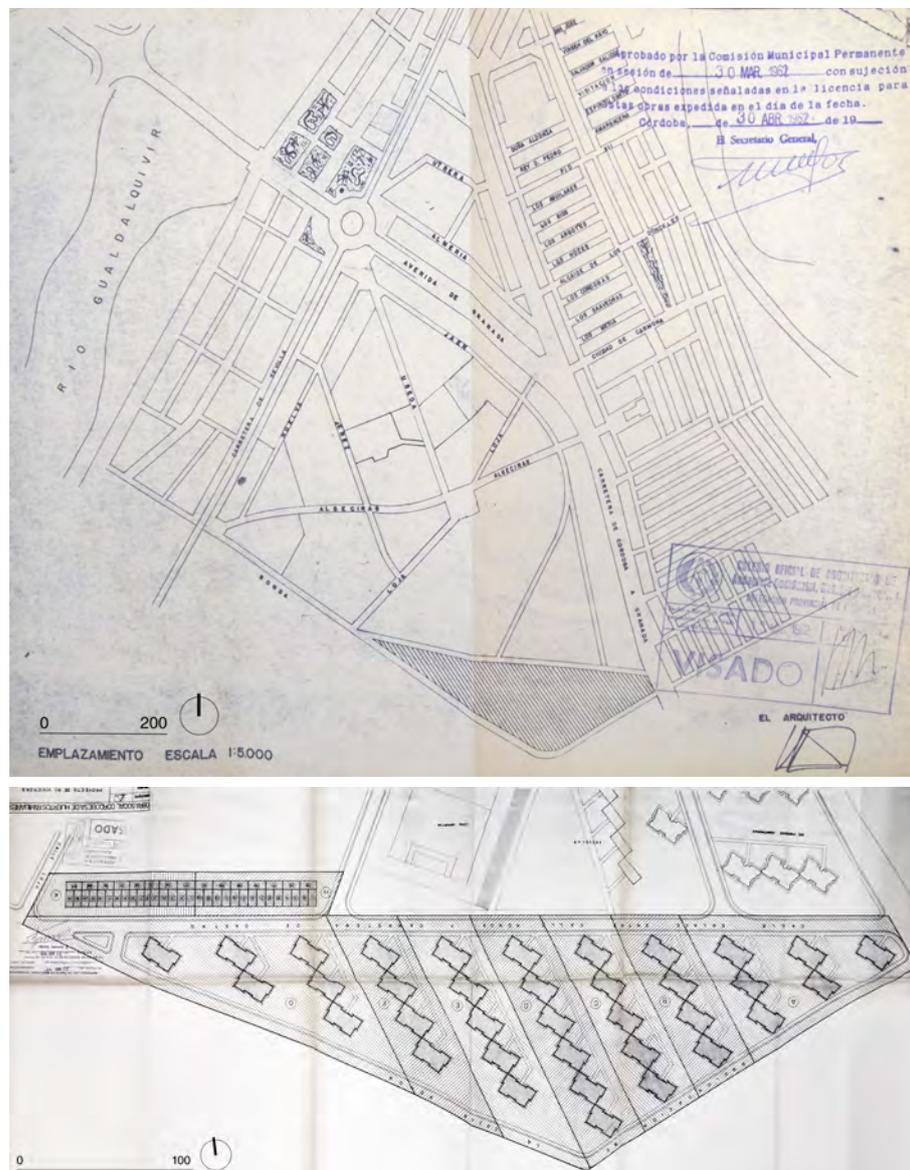
La primera fase de 520 viviendas –con una densidad estimada de 718 hab/ha– se construye en una franja adosada a la carretera a Granada (o de Castro), disponiéndose siete hileras de bloques que se agrupan de tres en tres. Sin embargo dichos bloques están topográficamente más altos que la carretera, por lo que no tienen una relación directa con ella, siendo el acceso real una vía trasera que se intenta consolidar repitiendo bloques –ya de forma aislada– en la otra fachada. En cualquier caso, la situación de aislamiento de unos bloques que carecen de cualquier tipo de equipamientos o actividad comercial será un lastre con el que tendrá que cargar este barrio, denominado actualmente de San Martín de Porres aunque popularmente también se le conozca como *el Cerro*, por esa posición elevada descrita.

En 1962 se presenta el proyecto de la segunda fase (fig.2.45). Éste repite tipología e implantación. En este caso, serán 36 bloques –con un total de 720 viviendas– dispuestos en un solar triangular, lo que hace que el número de edificios agrupados varíe según la manzana resultante. Esta vez, sí se contempla la inclusión de locales comerciales, los cuales se agrupan en una pastilla longitudinal separada en la parte más baja del conjunto, en la actual calle Motril que enlaza la carretera de Castro con la calle Ronda. Se observa cómo esta segunda fase se separa de la anterior dejando un triángulo interior donde se prevén diversos equipamientos de barrio –que

Figura 2.42: Poblado de Absorción Zona Sur (1956). Por orden: plano de situación (E. 1/5.000); plano de urbanización (E. 1/1.000); secciones viviendas tipo A (E. 1/500); distribución solar y plantas para un tipo personas en una superficie construida de 49.80 m² por vivienda prácticamente la mitad de lo que sostendrán los exhaustivos estudios de la época. Arquitecto: José Romeo Rivera. Fuente: Archivo Municipal de la época de Stratemann y la UTOF. Consciente de que esta reducción en superficie no se vería reflejada en el coste unitario de la construcción (siempre existirán una serie de elementos fijos como instalaciones, carpinterías, etc.), buscará «reducir desesperadamente al mínimo la superficie edificada no habitable». Así, entiende que la forma del bloque deberá aproximarse a una circunferencia (mínima envolvente para una mayor superficie). Fijará en cuatro, el número de viviendas por núcleo de escaleras lo que según el *Institut für Bauforschung* de Hannover reduce el coste por m² casi un 15 %. Para elegir la profundidad de la vivienda recurrirá a W. Triebel adoptando los valores óptimos de 11 a 13 m mientras que el número de plantas (sin ascensor) deberá ser de cinco como opción mas económica. Surge así un bloque de cuatro crujeas e igual número de viviendas por planta que deberá recibir luces en todo su perímetro, esto es, estar exentos al menos

esta vez sí se acabarán ejecutando— como el Parque Deportivo Sindical del que se construye el Campo de Fútbol y la piscina, la iglesia de San Martín de Porres y las Escuelas Infantiles, cuyos pabellones con el tiempo fueron reutilizados para usos sociales.

Figura 2.45: Viviendas subvencionadas para la Obra Social Cordobesa de Huertos Familiares (1962). Por orden: Plano de emplazamiento y títulos de la Fase 2 (E. 1/5.000). Plano de emplazamiento dentro del solar (E. 1/500). Promotor: Obra Social Cordobesa de Huertos Familiares. Arquitecto: Rafael de la Hoz Arderius. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.



Posteriormente, una tercera fase, ocupará la gran parcela que quedaba libre rodeando a este triángulo de equipamientos. En este caso, serán 35 nuevos bloques dispuestos en hileras que en el centro dan cabida a un colegio. También, se incluye una nueva pastilla de locales comerciales haciendo esquina con la mencionada anteriormente. En esta ocasión, incluye un segundo nivel aterrazado para adaptarse a la pronunciada topografía.

Ante la falta de articulación entre tejido residencial y equipamientos, y sobre todo, debido al carácter marginal de un barrio-dormitorio se impulsa en el año 2005 el *Plan Especial de Reforma Interior ss-7* promovido por VIMCORSA y redactado por los arquitectos Francisco J. Canovaca y Rafael Suárez. Por un lado, se trata de cualificar un espacio público muy degrada-

do por la configuración viaria en fondo de saco, mientras que por el otro, se pretende crear en el gran triángulo interior una zona de escasa edificación dedicada a actividades terciarias, que sirva como gran espacio urbano equipado. Sin embargo, para llevarlo a cabo es preciso trasladar el Campo de Fútbol al vecino Polígono del Guadalquivir, lo que no cuenta con el apoyo vecinal, y acaba abortando esta parte de la operación. Sí se construirá un nuevo viario rodado de acceso a las viviendas en forma de peine a todo su alrededor, y algunos pasos peatonales para descender a la Carretera de Castro, aunque la dureza de los materiales empleados y la contundencia de los muros de contención siguen sin evitar la situación de segregación del barrio.

Volviendo a los años 60, década en la que se produce la construcción y práctica colmatación de todo el Sector, destaca negativamente, la falta de equipamientos como un problema arrastrado desde Fray Albino, que se hace crónico en todo el Distrito Sur cordobés.

En 1959 se entregan las primeras viviendas del Sector Sur (de ellas 148 unifamiliares y el resto en 44 bloques de ocho viviendas cada uno), hechas por la Obra Social Cordobesa de Huertos Familiares y proyecto del arquitecto Rafael de la Hoz. A éstas continuaron las del Ayuntamiento, las de CICUSA, del Sindicato, de los Pasajes, del Caracol, las del Coral, etc. Lo que creó un clima de optimismo tal, que en 1961 se organiza una exposición donde mostrar las mejoras realizadas a cuya inauguración se invitó al mismísimo Jefe del Estado.

En diciembre de ese mismo año –1959–, la Fundación Benéfico Social de la Vivienda encarga a Rafael de la Hoz dos nuevas urbanizaciones, donde reutilizará la tipología anteriormente presentada (fig.2.47 izquierda) con ocho bloques, junto a la calle Jerez, y otros nueve más, entre las calles Puente Genil y Priego de Córdoba, a espaldas de la intersección de avenida de Granada y Carretera de Castro. También, volverá a emplear este modelo en la terminación del denominado poblado de absorción sur, donde como ya se había anticipado, se prefirió esta construcción más densa, a las unifamiliares previstas inicialmente. Sí propondrá, en cambio, otra tipología diferente, con bastantes retranqueos en una forma similar a una T en el proyecto de 1962 para la Caja del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba en la calle Algeciras (fig.2.47 derecha) junto a la primera de las urbanizaciones a las que se hacía referencia anteriormente. En cierta manera, esta última tipología se deriva de otra que había ensayado en 1960 en las viviendas de CICUSA en la avenida de Cádiz (fig.2.47 centro), proyecto que redacta junto a Luís Peral donde, como será tónica general en las grandes avenidas del Sector Sur, plantea una gran pastilla maciza de ocho plantas de altura formada por la adición de unos bloques que en su trasera ya sí incorporan importantes retranqueos.

Justo a continuación de estas viviendas se encuentra una de las excepciones a dicha tendencia: el conjunto de *viviendas sociales el Caracol*. Se trata de un proyecto de 1958 que realiza el arquitecto Víctor Escribano Ucelay para el Sindicato Vertical y que consta de cuatro bloques de ocho plantas en forma de Y según un triple eje de simetría. Para evitar la repetición de



Figura 2.46: Exposición de las mejoras realizadas en el Sector Sur (1961).
Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.



Figura 2.47: Tipologías de plantas empleadas por Rafael de la Hoz en el Sector Sur. Fuente: Barrionuevo Ferrer et al. (2011).



Figura 2.48: Edificio caracol en la avenida de Cádiz (1958). Por orden: plano de situación, imagen del vacío central de la escalera y planta tipo. Arquitecto: Víctor Escribano Ucelay. Fuente: Barrionuevo Ferrer et al. (2011).

bloques, éstos se disponen rotados entre sí a lo largo de la avenida de Cádiz, pero sin duda, la mayor singularidad de estas viviendas es su núcleo de comunicación vertical, situado en el centro de la edificación y formado por una escalera de caracol que completa el giro cada tres plantas, y a la que acometen unos puentes-pasarela, para acceder a las viviendas, configurando de esta forma, un gran vacío central que se inunda de luz gracias al tambor cenital y a la celosía con la que se envuelve.

El mismo arquitecto se encargará en 1963 del proyecto del Polideportivo de la Juventud encargado por la Obra Social Cordobesa de Huertos Familiares bajo el título de *Edificio de nueva planta destinado a gimnasio, exhibiciones de deportes, sauna y bar*, aunque lo más destacable de este proyecto es su estratégico enclave, que lejos de estar escondido en el interior de un barrio, ocupa una privilegiada posición en el cruce entre las avenidas de Cádiz y Granada, justo en el inicio del puente de San Rafael.

De ese mismo año –1963– es el proyecto del Cine de Córdoba y el de un gran edificio comercial vecino que abraza una explanada interior donde se sitúa el Cine de verano Sur, la única instalación cultural que ha tenido la barriada desde su creación, y que tiene la particularidad de ser una de las primeras sedes de la Asociación Vecinal Socio-Cultural Huertos Familiares creada en agosto de 1979. En este caso, ambos equipamientos, sí ocupan una manzana interior segregada de las avenidas de Cádiz y Granada.

Toda esta heterogeneidad que se ha expuesto viene dada, fundamentalmente, por un crecimiento paulatino y de una forma arbitraria a través de la década de los 60, e incluso sus posteriores urgencias, como puede ser el Proyecto de Terminación y Urbanización del Sector Sur, en octubre de 1976. Año en el que el MOPU lleva a cabo la expropiación de casi un millón de metro cuadrados en los terrenos donde estaban los huertos entregados a los primeros habitantes del barrio de la guita y donde hoy se asienta el Polígono del Guadalquivir. No existe una forma urbana como tal, sino más bien una serie de fenómenos urbanos en forma de extensiones sucesivas sin ordenar previamente sus caracteres y relaciones (Moreno Pérez, 1992).

2.4.4 Cordel de Écija

La zona del Cordel de Écija es una estrecha franja de la orilla izquierda, que por sus peculiares condicionantes ha tenido un desarrollo bien distinto al que se viene comentando en los otros barrios del Distrito Sur. Está de-

limitada al Norte por la barrera histórica que para la ciudad histórica ha supuesto el Guadalquivir; mientras que a escasos metros por el sur, linda con el trazado de la antigua Nacional IV, carretera de Cádiz, una de las principales vías de comunicación de Andalucía en su conexión con Madrid. Esta configuración que ocupa un lugar «olvidado» aunque bien comunicado, lo convierte en ideal para el establecimiento de industrias ligeras y otra serie de usos asociados a esta travesía en sus orígenes. En la fotografía de la fig. 2.49 datada en los años 50 se observa que entre la densa edificación de Fray Albino –a la izquierda–, y la incipiente proliferación de bloques en el Sector Sur –a la derecha de la imagen–, existe un cordón discontinuo de construcciones a lo largo de toda esta zona próxima a la Ribera. Esta delgada tira será respetada por todo el planeamiento del Distrito Sur, llegando a funcionar la –que posteriormente será– avenida de Cádiz, como una frontera que niegue cualquier tipo de relación de todos estos barrios con el río.



La primera figura de planeamiento específica de la zona data de 1969, con el *Proyecto de ordenación del núcleo nº 4 de la ordenación parcial de las márgenes del río Guadalquivir en su trayecto urbano* (fig.2.50), redactado por el arquitecto municipal para esta franja, ya recogida en el PGOU del 58 de una anchura aproximada de 250 metros y una longitud de 900 metros entre el puente de San Rafael y la desembocadura del arroyo de la Miel, por donde se tenía previsto construir un nuevo puente para el trazado de una carretera de ronda que conectase con la zona de Cruz Conde. En dicho documento se establece su zonificación como área de «tolerancia industrial», frente a la edificación residencial en bloques abiertos contemplada en el planeamiento,

Figura 2.49: Vista de la orilla izquierda desde el Alcázar a mediados del siglo XX. Ladis (años 50). Archivo Municipal de Córdoba.

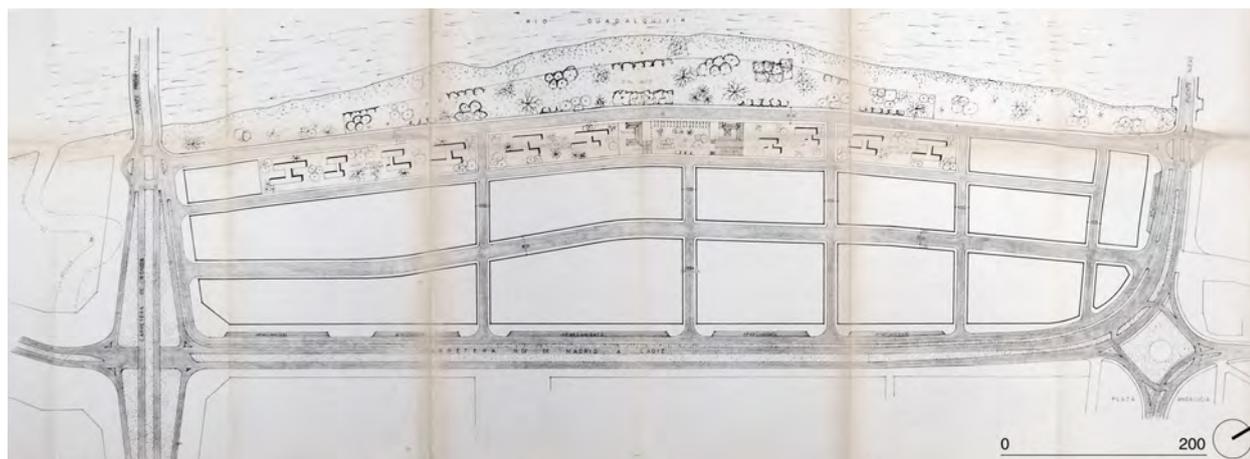


Figura 2.50: Proyecto de ordenación del núcleo nº 4 de esa industria establecida al borde de la carretera así como, la calle intermedia del Cordel de Écija y algunas instalaciones de alcantarillado. De hecho, se ordena como la franja se ha dividido en tres, localizándose en la zona de ribera, la práctica totalidad del desarrollo residencial. A pesar del desarrollo lineal se propone la creación de una plaza central abierta al río con un Centro Cívico que incluiría Mercado, edificio público y Centro Parroquial en un conjunto que estaba previsto llegase a alcanzar los 550 habitantes por hectárea, gracias a unos edificios en forma de H asimétrica de cuatro plantas de alzada más ático, que nunca llegarán a construirse.

Redactor: F. P. (arquitecto municipal)
Fuente: Archivo Municipal de Córdoba

Sí tendrá más arraigo el desarrollo residencial en la zona más próxima a la ciudad consolidada, que se encuentra entre el Puente Romano y el puente de San Rafael, donde se plantea en 1982 el *Plan Especial de Reforma Interior del sector comprendido entre el río Guadalquivir, bajada del puente, arrecife, acera Pintada, calle Altillo, Cordel de Écija y zona verde* (fig.2.51). En dicho proyecto, el arquitecto municipal retoma la idea de mirador privilegiado hacia la única «fachada» de Córdoba, idea que ya exponía en su proyecto del Parque de Miraflores. En este caso, se trata de una zona en cuyos alrededores (Fray Albino y avenida de Cádiz, principalmente) ya existía una ciudad consolidada con calles pavimentadas y diferentes servicios lo que la hacía «muy atractiva para constructores y compradores de viviendas». El área de intervención, de moderadas dimensiones, tiene una superficie algo inferior a las seis hectáreas y ya contaba con construcciones relativamente recientes –a conservar– y otras, en estado ruinoso e inadecuado, que deberían ser sustituidas. Consciente del valor histórico-artístico de la zona –, que incluye la Torre de la Calahorra y restos de la muralla romana–, así como, la posibilidad de incorporar el río a la ciudad, lo que en palabras de Rebollo Dicenta «ha sido y es una constante preocupación de estas oficinas técnicas y que viene realizándose con mucha lentitud pero con una idea permanente, fija y muy clara», lanza esta advertencia:

«[...] es necesario actuar con carácter “urgentísimo”, antes de que una construcción, que en cierto modo sea “legal” pero pernicioso y desordenada, produzca la total degradación de este pequeño núcleo que es importantísimo desde un punto de vista estético y urbano, para toda la ciudad».

José Rebollo Dicenta, arquitecto municipal.

Rebollo Dicenta concibe este PERI, como parte fundamental de su estrategia de integrar el río en la ciudad, hasta hace unos años elemento de separación entre unas orillas que vivían de espaldas la una de la otra, en una situación que pretende revertir aprovechando el mayor control del cauce de la Confederación Hidrográfica, y sobre todo, con la construcción del Parque de Miraflores, la ordenación de la Ribera, la restauración de los jardines del Alcázar y del Seminario y un jardín previsto junto a la Puerta del Puente. Asimismo, destaca una rebaja en la edificación que ahora será del tipo «intensiva baja», con un máximo de tres plantas sin ático frente a las 6 permitidas en el *Plan Parcial de Ambas Márgenes del río Guadalquivir en trayecto urbano* de 1968, un proyecto que si bien no fue finalmente aprobado por el Ministerio de la Vivienda, dio cabida a edificios de gran altura en esos alrededores. En cuanto al proyecto en sí sorprende, frente a todo este discurso teórico, con alto porcentaje de población de suelo, que ignora por completo el colindante trazado de la Avenida de Cádiz. Tampoco se apreció un especial acierto en la disposición de las zonas verdes que ocupan posiciones poco centrales, y dese luego, nada articuladoras; siendo el principal esfuerzo, la generación de una compacta fachada porticada en la avenida de la Confederación, que tampoco alcanza unas dimensiones para ser considerada como paseo de ribera.

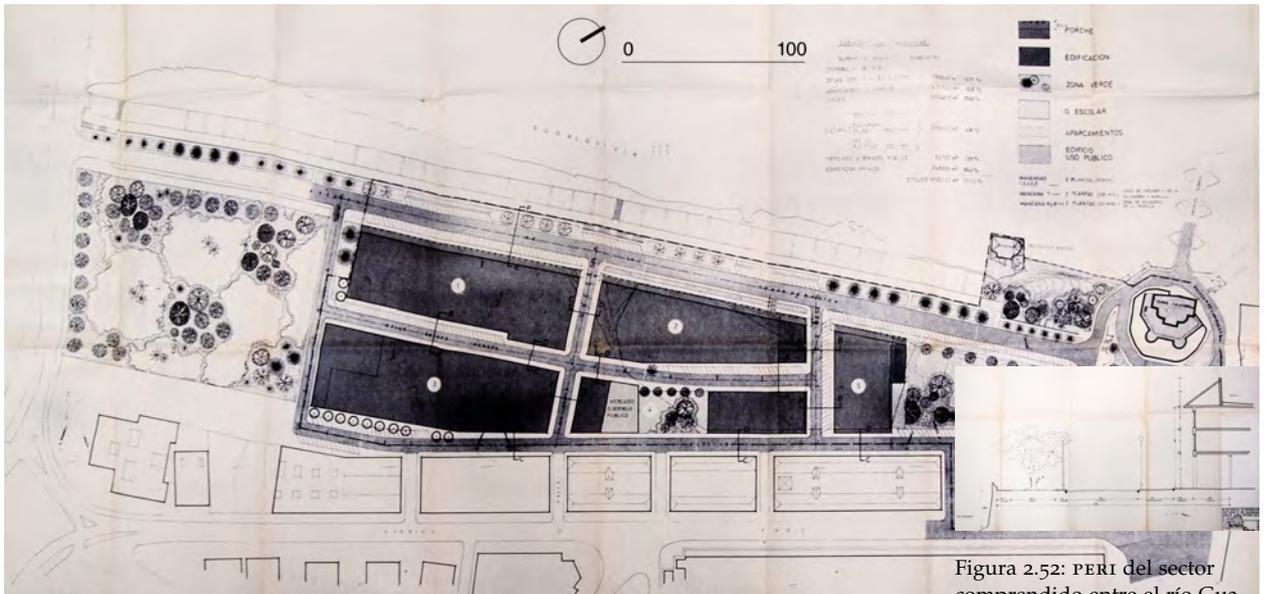


Figura 2.52: PERI del sector comprendido entre el río Guadalquivir, bajada del puente, Arreçite. Proyecto Especial de Reforma Interior del Cordel de Écija y zona verde (1982). sección avenida Confederación (E. 1/500). Fuente: Archivo Municipal. (Se cita parcialmente). Previamente, en el año 2003, se redactaron sendos Estudios de Detalle para las Unidades de Ejecución SS-11 y SS-2 Ayuntamiento de Córdoba encargados por las promotoras privadas Construcción Marín-Hilinger a SL Arquitectos, y construcciones José Alfonso Mocholi a Luís Giménez Soldevilla, respectivamente. Situados uno a continuación del otro en la plaza de Andalucía y

El siguiente intento reseñable¹⁸ de ordenación del Cordel de Écija –en el año 2006–, viene de la mano de la sexta edición del Concurso Internacional European, cuya propuesta ganadora fue la presentada por la arquitecta Auxiliadora Gálvez Pérez, a quien se le encarga la redacción del triple *Plan Especial de Reforma Interior del Cordel de Écija* (fig.2.55) en las zonas ss-8, ss-9 y ss-10, que suman una superficie total de 14 hectáreas en una franja de ribera comprendida entre los puentes de San Rafael y de Andalucía. Frente a un planeamiento que históricamente en el Distrito Sur ha dado



Figura 2.53: Planeamiento de desarrollo Cordel de Ecija en Córdoba (1990). Fotografía de producción propia del autor.
 Figura 2.54: Planeamiento de desarrollo Cordel de Ecija en Córdoba (1990). Fotografía de producción propia del autor.
 Cronología del Polígono del Guadalquivir:
 1977: Proyecto de explanación, pavimentación, alcantarillado y abastecimiento de agua. Proyecto de energía eléctrica y alumbrado público (1ª fase).
 1983: Proyecto de alumbrado público de los accesos.
 1982: Proyecto de obras de acceso al Polígono.
 1983: Proyecto 1ª fase del viario peatonal.
 1983: Proyecto de urbanización y dotación del resto de las vías peatonales.
 1983: Proyecto de urbanización de la manzana comercial.
 1988: Plan Especial Polígono del Guadalquivir en Córdoba.
 1998: Modificación puntual del PE SS5
 1999 Plan Especial de Reforma Interior UA-SS-6
 Fuente: Archivo Municipal de Córdoba. Redactor: Auxiliadora Gálvez Pérez.



la espalda al río, se propone la creación de un Paseo de Ribera que reconcilie el paisaje fluvial con la ciudad con una tipología propia de vivienda diseñada para lograr una buena transición entre la parte construida de avenida de Cádiz y el pretendido parque de Ribera. Para ello, se propone una gradación de la edificación ocupación del suelo, que se libera por completo en el paseo fluvial. A continuación, se produce una ocupación en altura liberando el plano del suelo, que se integra en el parque lineal. Estos grandes bloques aéreos se posan en el terreno en una franja intermedia donde se inicia la pretendida transición hacia la parte más próxima a la avenida de Cádiz donde se aumenta la intensidad, configurando lo que será el frente urbano de la operación.

Sin embargo, toda esta pretendida permeabilidad se detiene al llegar a la Avenida de Cádiz, donde se existe toda una franja con una segunda tipología que ignora por completo los barrios ya consolidados que existen al otro lado de la avenida, que debieran ser los principales usuarios del nuevo espacio verde. Sería interesante retomar el espíritu de permeabilidad que muestra la propuesta en la ribera, permitiendo al fin romper la barrera histórica que ha separado al Polígono del Guadalquivir del río.

2.4.5 Polígono Guadalquivir

El *Plan Parcial de Ordenación del Polígono Residencial del Guadalquivir*¹⁹ se redacta en 1977 por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo con la ayuda del Instituto Nacional de la Vivienda ante el crecimiento de la población de la ciudad durante la década de los sesenta y parte de los setenta, fruto esencialmente de las inmigraciones procedentes de la provincia. Se diseña un nuevo barrio con diferentes usos asociados que garanticen su funcionamiento autónomo –continuando la concepción urbanística del barrio-modelo que había sido el germen de unidades como el Parque Figueroa–, y donde se ejecutará su urbanización (alumbrado, pavimentado y saneamiento) desde el primer momento (Torres Márquez, 1992).

El polígono de trazado reticular ocupa una superficie de 82,5 hectáreas en unos terrenos, expropiados por el MOPU apenas dos años antes, donde estaban los huertos entregados a los primeros habitantes del Sector Sur²⁰. Sus límites son: al Norte, el barrio del Sector Sur; al Este, la carretera de Granada; al Oeste, la carretera Nacional IV, el polígono industrial de la Torrecilla y el Guadalquivir; y, al Sur, el trazado de la circunvalación a Córdoba y la ondulante topografía campiñesa (Torres Márquez, 1992).

Se había previsto un número máximo de viviendas de 3.750 –lo que supondría una densidad de 210 hab/ha– con la intención de realojar otras barriadas obreras, como Moreras y Palmeras, que ocupaban unas posicio-

¹⁹ Cronología del Polígono del Guadalquivir:

1977: Proyecto de explanación, pavimentación, alcantarillado y abastecimiento de agua. Proyecto de energía eléctrica y alumbrado público (1ª fase).

1983: Proyecto de alumbrado público de los accesos.

1982: Proyecto de obras de acceso al Polígono.

1983: Proyecto 1ª fase del viario peatonal.

1983: Proyecto de urbanización y dotación del resto de las vías peatonales.

1983: Proyecto de urbanización de la manzana comercial.

1988: Plan Especial Polígono del Guadalquivir en Córdoba.

1998: Modificación puntual del PE SS5

1999 Plan Especial de Reforma Interior UA-SS-6

²⁰ Los terrenos que ocupa el Polígono del Guadalquivir constituían una zona muy buena de cultivo por la potencialidad de la zona para su irrigación. En 1955 el Instituto Nacional de Colonización expropió una superficie aproximada de 90 Has con objeto de dedicarlas a huertas familiares (Torres Márquez, 1992).

Figura 2.55: Planeamiento de desarrollo Cordel de Écija en Córdoba (2006). Plano de Ordenación general (E. 1/2.000).

Promotor: Gerencia Municipal de Urbanismo. Ayuntamiento de Córdoba. Redactor: Auxiliadora Gálvez Pérez. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

Obsérvese la contradictoria transición entre el trazado del Polígono del Guadalquivir y el Cordel de Écija, donde la carretera de Cádiz absorbe todas las acometidas de calles sin solución de continuidad.



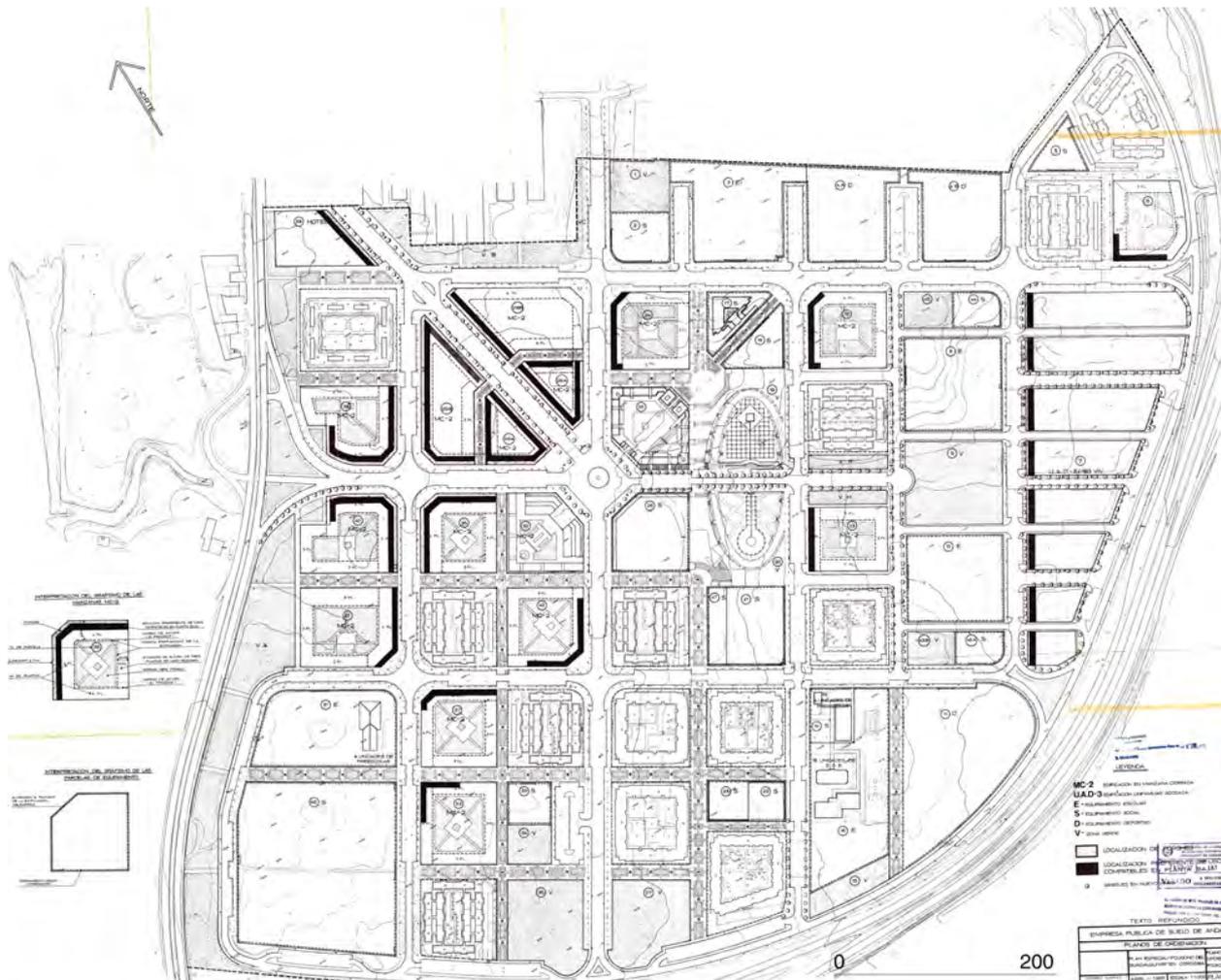


Figura 2.56: Plan Especial "Polígono del Guadalquivir" (1988). Plano General de ordenación, zonificación y usos. (E. 1/1.000).

(Se indica en negro la localización preferente de usos compatibles en planta baja)

Promotor: Empresa Pública de Suelo de Andalucía. Arquitecto: Gerardo Olivares James.

Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

nes mucho más céntricas. Sin embargo no contó desde el primer momento con la aprobación de vecinos ni de muchas personalidades que veían esas grandes manzanas como «edificios carcelarios o militares», lo que hizo que muchos de los primeros pisos quedaran desocupados y expuestos al vandalismo. En 1984 se aprovechó para recolocar a los habitantes de otras partes de la ciudad de una serie de edificios de renta antigua próximos al derrumbe. A éstos seguirán familias jóvenes de otros barrios que encuentran aquí una vivienda más económica.

En esencia, se trata de una implantación urbana con carácter de Ensanche, pero donde los mecanismos de gestión y ocupación de suelo son los de un polígono.

En 1988, el arquitecto Gerardo Olivares James redacta por encargo de la EPSA²¹, el *Plan Especial «Polígono del Guadalquivir en Córdoba»* con la intención de hacer más atractiva la promoción a inversores, incorporando la tipología en manzana cerrada y unifamiliar adosada en el límite este con la ronda.

Aun así, en 1998 se aprobará la Modificación puntual del PE SS5, redactada por el arquitecto Luis Giménez Soldevilla a petición de la promotora Convisur, con el único objetivo de eliminar la exclusión del tipo de vivienda «bifamiliar», según consta en la memoria:

«[...] un producto que se estima dimensional y socialmente adecuado al ámbito que nos ocupa, permitiendo la oferta de una unidad habitacional de tamaño y costo adecuado a la clase social, que demanda su ubicación en el Polígono del Guadalquivir, que puede acogerse plenamente a los sistemas de proyección y subvención establecidos para la vivienda.»

Un objetivo más loable tendrá el *Plan Especial de Reforma Interior UA-SS-6* –redactado por los arquitectos Clemente Fernández de Córdoba Lubián, M^a Dolores García Guijo, Manuel Moreno Cano, para las promotoras LC-43 S.L. e Ingenieros de Comunidades Reunidos S.L.–, donde se rediseña la plaza-nudo en la avenida de Cádiz, frente al futuro puente, consolidando usos residenciales y comerciales, y buscando compatibilizar las tipologías de bloque abierto –al Norte– de las primeras promociones, con las posteriores edificaciones en manzana cerrada.

2.4.6 Polígonos industriales de la Torrecilla y Amargacena

El polígono industrial de la Torrecilla (fig. 2.58) se sitúa en la margen izquierda del Guadalquivir, prácticamente a continuación de los barrios residenciales de esta parte del río. Su trazado inicial, aprobado en 1964, responde a una estrategia muy básica como es adosarse por un lado, al trazado de la gran infraestructura que es la carretera de Cádiz –que en la época es también la Nacional IV–, mientras que por el otro, intenta repetir la fórmula de industria en la ribera que ya existía en el Cordel de Écija, con otra vía que se bifurca de la carretera principal conformando una especie de punta de flecha. Sin embargo, el límite de este triángulo lo acaba marcando una línea de alta tensión. A pesar de estas decisiones tan simples, sí se apuesta por reforzar las vías de los extremos desdoblado el trazado de la carretera de Cádiz, y apostando por una importante avenida junto al río que

²¹ La Empresa Pública de Suelo de Andalucía era la principal propietaria de los solares libres del Polígono del Guadalquivir en 1988.



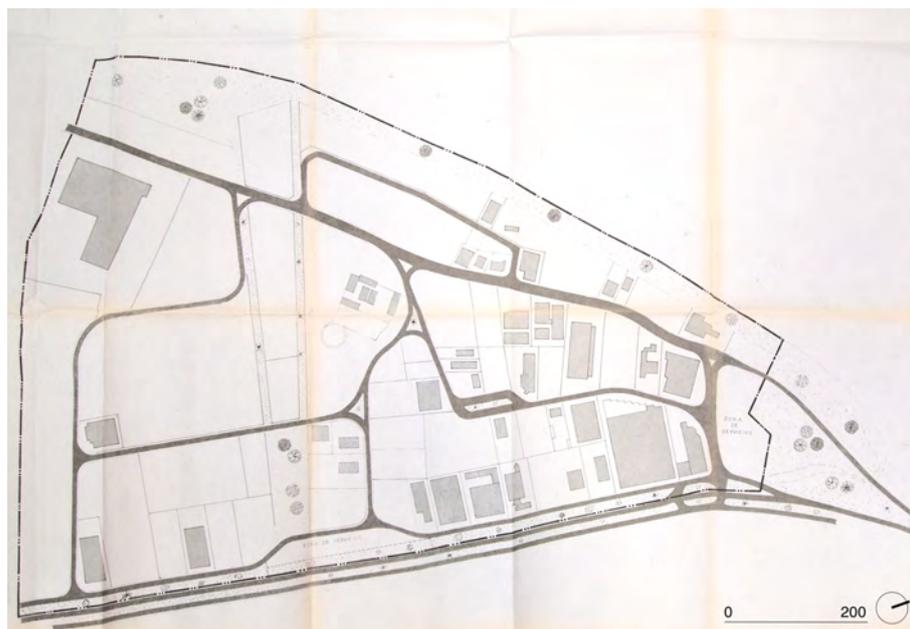
Figura 2.57: Modificación puntual del Plan Especial de la UA-SS5 (Polígono del Guadalquivir) (1998). Plano de Información: Ámbito (E. 1/2.000).

Promotor: Convisur. Arquitecto: Luis Giménez Soldevilla. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

no se ejecutará. En este sentido, también habrá que esperar hasta 1969 para la aprobación del proyecto de alumbrado del polígono.

Una década después se acomete la ampliación del Polígono Industrial según las directrices del ingeniero José María Carrere, sin embargo, no se interviene sobre el trazado de alta tensión antes mencionado, sino que, se mantiene esa franja vacía como una especie de zona de nadie. Será finalmente en el año 2006, cuando la empresa Cordobesa de Naves Industriales encargue la redacción de un Plan Especial de Reforma Interior para transformar esas seis hectáreas delimitadas por el doble trazado aún existente en la época.

Figura 2.58: Proyecto rectificadido del polígono industrial de "La Torrecilla" (1974). Planta de zonificación (E. 1/2.000). Ingeniero: José M^o Carrere. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.



El polígono industrial Amargacena (fig. 2.59) se sitúa a continuación del de la Torrecilla y de hecho, se concibe prácticamente como una tercera fase del mismo, coincidiendo en la primera mitad de 1974 los proyectos de la ampliación del anterior y el Plan Parcial de éste, obra del ingeniero José María Carrere. Sin embargo, destaca en este caso, la inclusión de una potentísima infraestructura de circunvalación al oeste de la ciudad, que se interseca con la carretera Córdoba-Málaga generando un viario que consume una superficie igual a un tercio de la del polígono proyectado. Dicha circunvalación cruzaría el Guadalquivir en un nuevo puente, cuya ubicación es muy similar a la de *Abbas Ibn Firmas* de reciente construcción (2011) junto al molino de Casillas.

2.4.7 El Plan Urban-Sur. (2009)

En el contexto del PERG y tras el resultado satisfactorio del Plan Urban-Ribera²² del Centro Histórico, el Ayuntamiento decide poner en marcha un nuevo plan de mejora, para el que se vuelve a solicitar financiación europea.

El ámbito que se pretende desarrollar se encuentra situado al Sur del conjunto histórico de la ciudad, en la margen izquierda del río Guadalqui-

²² El Plan Urban-Ribera se trata en la página 181 del presente documento.

Figura 2.59: Plan Parcial de ordenación del Polígono Industrial de Amargacena en Córdoba (1974). Por orden: Plano de emplazamiento (E. 1/2.000), Plano esquema de ordenación (E. 1/2.000)
Ingeniero: José M^a Carrere.
Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

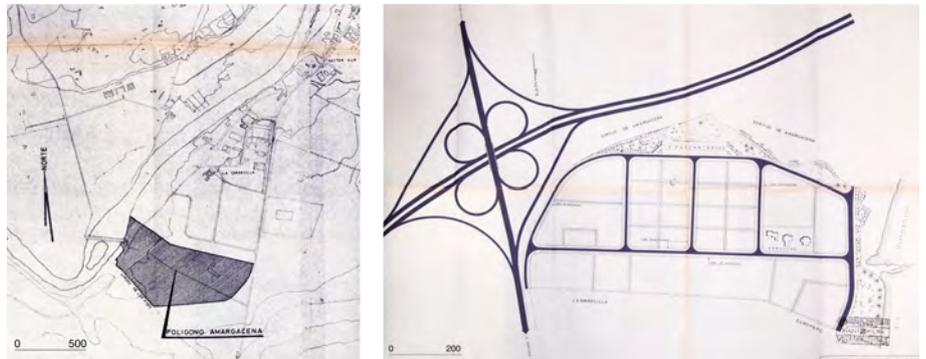
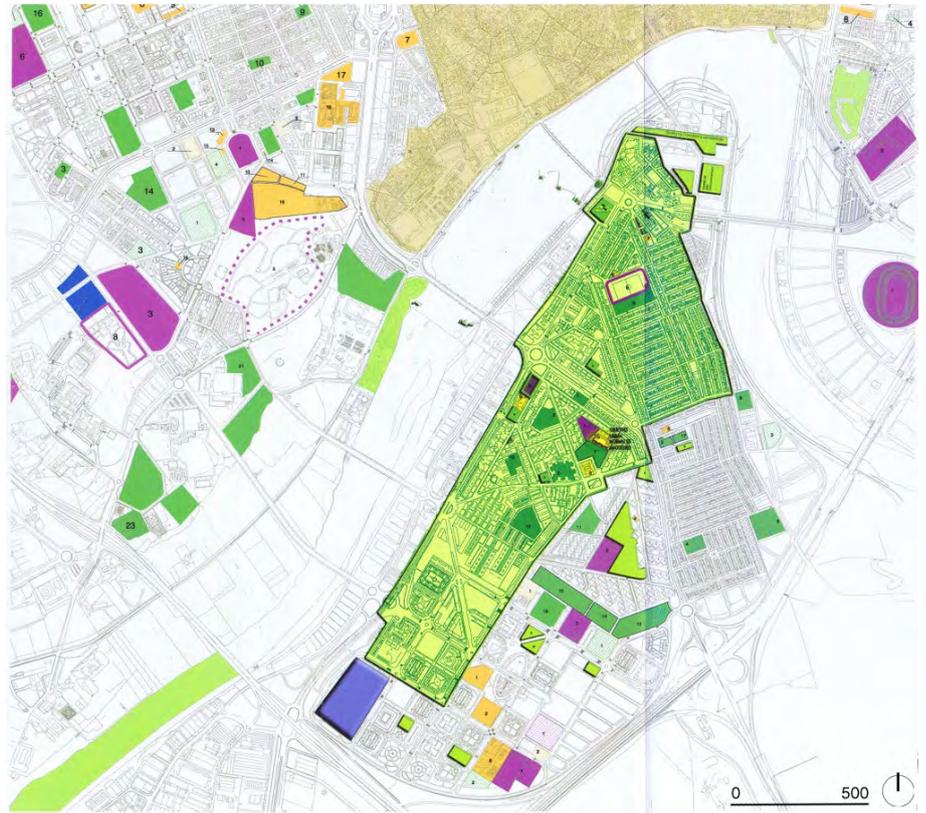


Figura 2.60: Plano de “Equipamientos actuales y previstos” del Plan Urban-Sur. Fuente: Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba (2009).



vir. El área comprende cuatro barrios –Miraflores, Fray Albino, Sector Sur y Polígono del Guadalquivir–, y dos ejes principales –avenidas de Cádiz y Granada– que confluyen en la plaza de Andalucía. La superficie total del proyecto, de casi 10 hectáreas, abarca un total de 117 calles.

Los objetivos globales del proyecto serán:

- Favorecer las innovaciones sociales, económicas y productivas.
 - Configurar la Zona Sur como una parte más de la ciudad de Córdoba.
 - Aumentar la calidad de vida del ciudadano recuperando el uso de espacios urbanos actualmente degradados, favoreciendo su funcionalidad con una adecuada formalización, y dotando a estos espacios de recorridos peatonales accesibles a las personas.
 - Realizar actuaciones proyectuales integradas con otras actividades.
 - Plantear intercambio de experiencias.
 - Crear un eje vertebrador que una tres zonas con diferentes problemas socioculturales.
 - Fomentar actuaciones que propicien un desarrollo económico sostenible.

En lo que se refiere a la relación C-R, se insiste en el objetivo de integrar el río –«con sus aguas ya depuradas y su caudal controlado»– en la vida lúdica de la ciudad. Para ello se contemplan una serie de proyectos de recuperación, revitalización y cualificación de los intersticios presentes entre la ciudad y el cauce, configurando un nuevo ámbito que deberá ser espacio referencial de la ciudad presente y venidera (Barrionuevo Ferrer et al., 2011).

En cuanto al entorno urbano, además de la intención de regeneración, destaca el hecho de que las reservas dotacionales que establece –sobre todo en parques y jardines– son fijadas como mínimas, es decir, deberán ser incrementadas por la solución que finalmente se vaya a ejecutar. En este sentido, se rechaza la Ordenación de los planes urbanísticos del s. xx –adaptados a la geometría del ámbito–, apostando por una «ordenación *ad hoc*», dotada de una imagen nítida y generadora de un paisaje urbano legible. Propone el desarrollo de «tramas híbridas», huyendo del tratamiento a modo de «solarres residenciales» (Polígono del Guadalquivir) o «espacio residual» (Sector Sur).

Tras navegar entre objetivos tan ambiciosos como imprecisos, el Plan intenta buscar concreción en una serie de intervenciones urbanísticas en torno a la renovación de las redes de aguas, saneamiento, electricidad, gas y telefonía, así como mejoras en alumbrado público, mobiliario urbano y jardinería. También se aplicaran nuevas infraestructuras y tecnologías (red de recogida neumática de residuos y red de cableado de telecomunicaciones) y se eliminará el cableado aéreo de la red de electricidad.

En definitiva, el Plan Urban-Sur pasa de pretender «intercambios de experiencias» a renovar la red de saneamiento y el mobiliario urbano, sin entrar en el tejido de los barrios, en la delicadeza de cada uno de los filamentos que asoman tímidamente a las «potentes» avenidas de Cádiz y Granada, a las que se les presupone una capacidad de «vertebración» entre barrios, difícil de imaginar con la actual carga de tráfico²³ que soportan.

El Plan ha sido ejecutado parcialmente, estando en la actualidad en proceso la intervención en el acerado de avenida de Cádiz.

²³ La mayoría del tráfico que soportan las avenidas de Cádiz y Granada es de paso, y por tanto externo al Distrito Sur.

2.4.8 De arrabal fracturado a Federación de lugares de la Orilla Izquierda

Esta cartografía (fig.2.61) que cierra la parte destinada al Distrito Sur recopila una serie de lecturas desarrolladas hasta el momento, así como, una propuesta – a modo de epílogo–, donde se plasman las lógicas y motivaciones encaminadas a reforzar el vínculo entre los distintos barrios entre sí, y sobre todo, su relación con el río.

Para afrontar el primer objetivo será necesario prestar especial atención al contacto de unas tramas tan diferentes como la del Polígono del Guadalquivir con su retícula de ensanche, la total desestructuración viaria del Sector Sur y ese gran amurallamiento que supone Fray Albino. A pesar de la posición central que ostenta, el comportamiento del Sector Sur es el de un anti-centro urbano, motivado en parte, por la topografía elevada –como su propio nombre indica– del Cerro. La zona que hay a sus pies que incluye la plaza del Mediodía, el Mercado, escuelas y Edificio de Correos junto a la avenida de Castro es el centro geométrico del barrio y del distrito, algo que no se intuye, debido a la separación tan brutal que hay entre la arquitectura y la calle; principal huella de un movimiento moderno cuya herencia han sido unos espacios vecinales con una gran potencialidad pero que ante el abandono y la falta de mantenimiento, han devenido en fuente de segregación de unos habitantes, ahora desvinculados del resto de la ciudad. Por tanto, es fundamental la creación de un centro que funcione como tal, con unas dimensiones mayores que el actual, muy fragmentado. Dicho centro debería tener la capacidad de inducir flujos o itinerarios internos entre barrios. Para ello, se plantea una continuidad que desde la Plaza del Mediodía entronque con la iglesia de Fray Albino y el Centro de Día, con la posibilidad incluso, de prolongarse mediante algunas demoliciones muy puntuales para generar cierta permeabilidad hacia el río en esta última barriada cuya iglesia es uno de los espacios más identificables de la ciudad. Esta conexión de unidades identitarias funcionaría como un espacio simbólico lineal, con una configuración entre conjunto de plazas y bulevar que refuerce la conexión del eje mercado-iglesia, que en uno de sus lados integraría la zona de huertas urbanas en la que los vecinos han transformado los jardines aterrazados al pie del Cerro.

Justo al otro lado de esta barriada, existe una gran pastilla de equipamientos en lo que debía ser la zona de transición entre el Sector Sur y el Polígono del Guadalquivir que imposibilita cualquier tipo de integración creando una verdadera separación entre dos barrios que están conectados físicamente. En esta zona sería interesante un estudio pormenorizado a fin de rediseñar el entorno de estos edificios educativos –un uso ya de por sí poco permeable–, que se suceden actualmente sin solución de continuidad, en una pastilla de dimensiones insalvables para las relaciones entre barrios. No hay que olvidar, en esa operación de permeabilidad, los equipamientos que, pese a no estar aún construidos, están previstos en el Polígono del Guadalquivir prácticamente adosados a la citada pastilla.

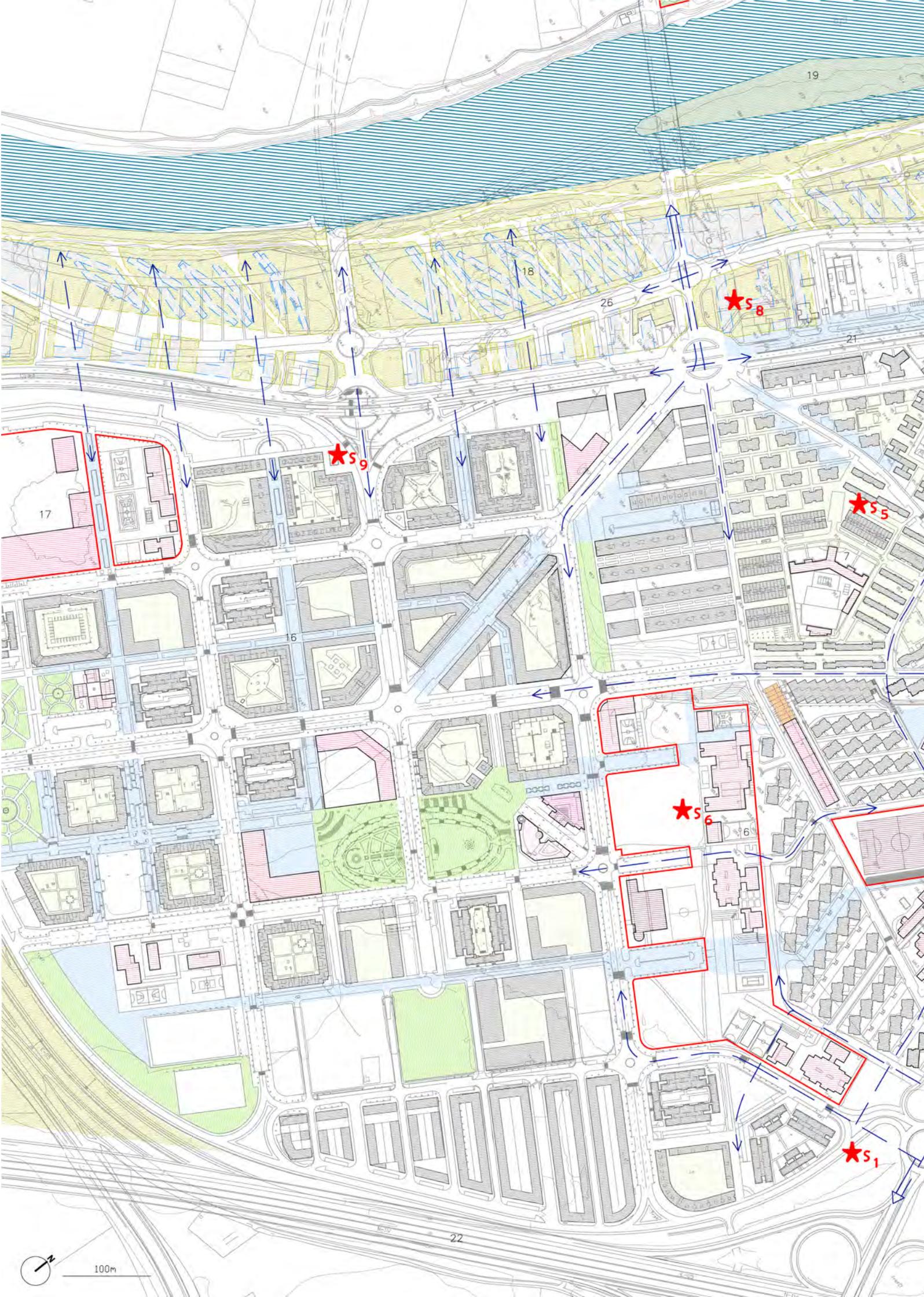
Ya en el polígono reticular, choca que frente a esa homogeneización de dinámicas ortogonales, la unión con la carretera de Cádiz – su límite septentrional– sea tan dificultosa por no hablar de la nula relación con la ribera

que está al otro lado. Algo a lo que no contribuyen las recientes ordenaciones de esa última franja de vivienda entre la avenida de Cádiz y el Cordel de Écija; pequeñas operaciones que no son nada conscientes del barrio que tienen al lado, llegando incluso a negar la continuidad de los marcados ejes de la retícula del Polígono del Guadalquivir. En la propuesta paisajística del Cordel de Écija, que aboga por liberar suelo para crear una gradación edificación-parque de ribera, se potenciaría exponencialmente ese paisaje de coexistencia si la transición desde la ribera fuera completa hacia el interior, hacia la ciudad que ya existe .

- s1, el nudo de conexión con la Ronda Sur y la N-432 hacia Granada, introduce una parte importantísima del tráfico de paso hacia la ciudad de la margen derecha. La pacificación y disuasión del tráfico rodado en las grandes avenidas de Castro, Granada o Cádiz –auténticas frontera entre los distintos barrios– será fundamental para la permeabilidad pretendida. Para lo cual sería preciso poner en carga otros viarios, actualmente secundarios, con la doble función de repartir el tráfico y desincentivar los recorridos de travesía, al suprimirse las actuales características de conexión rápida y directa.
- s2, en la barriada de Fray Albino, se hace necesario potenciar los recorridos transversales, que en su mayoría no llegan a atravesar el barrio y cuya prolongación hasta la orilla del río sería muy interesante para establecer un mayor diálogo entre el interior y el exterior del barrio. En la cartografía se han indicado los momentos donde dichas conexiones se consideran más factibles, pudiendo acometerse aquéllas que se descubran más pertinentes.
- s3, la interrelación Fray Albino-Sector Sur. Si bien el primero de estos dos barrios tiene una gran carencia de equipamientos, se pretende evitar un modelo excesivamente intervencionista, al que conduciría intentar buscar una solución directa operando en el interior de la trama. Sin embargo, sí existe una considerable dotación de equipamientos en el vecino Sector Sur, sobre todo en la zona delimitada por las avenidas de Granada y Cádiz y el eje del puente de San Rafael. No obstante, es cierto que algunos de ellos están actualmente en desuso, aunque el contenedor permanece, al igual que las reivindicaciones de los vecinos para recuperarlos.
- s4, barrio de San Martín de Porres –obra de Rafael de la Hoz–. Se propone introducir un tránsito circulatorio a nivel de barrio, para generar nuevos ritmos en este lugar de gran aislamiento. Llegado el caso, podría darse refuerzo a la idea de calle con la incorporación de ciertas arquitecturas o nuevos usos en planta baja.
- s5, alrededores de la calle Ronda en el Sector Sur. Sería deseable disipar la confluencia de tráfico que viene de esta importante vía, teniendo en cuenta que estos potentes flujos no son los propios de la zona, que ha quedado como un lugar devastado, que en muchas ocasiones se usa únicamente como aparcamiento.

- s6, frontera entre el Sector Sur y el Polígono del Guadalquivir. Actualmente una enorme pastilla de equipamientos funciona como barrera de un lugar donde sería interesante articular los movimientos laterales entre ambos barrios, proponiendo de paso, algún tipo de acción de calle para favorecer esa necesitada vecindad.
- s7, la plaza de Andalucía. En realidad se trata de una rotonda cuya dimensión no ha parado de crecer a lo largo de los últimos cincuenta años, pero siempre asociada al automóvil. En su lugar, se propone un espacio tipo salón con la intención de expulsar el tráfico hacia el perímetro de ese gran espacio central liberado, que podría albergar algún edificio representativo pusiera el espacio en valor.
- s8, nuevo puente de conexión con el barrio de Cruz Conde. Se trata de una huella heredada del Plan del 58 cuya intersección con la avenida de Cádiz es una potente rotonda donde acometen seis brazos de viario bastante considerables (calles Algeciras, Libertador Sucre, Ronda y avenida de Cádiz). Este nuevo puente conectaría de paso con la isla de las esculturas, un interesante momento de sosiego y alejamiento de la ciudad, en uno de los puntos donde puede que exista mayor vinculación con la naturaleza a pesar de su origen reciente derivado de las últimas intervenciones hidráulicas del río.
- s9, borde del Polígono del Guadalquivir con la avenida de Cádiz. El planeamiento actual (PGOU'01) prevé la construcción de un segundo puente entre San Rafael y el puente de Andalucía, pero dada la inversión necesaria, es más razonable destinar ese esfuerzo a otros proyectos más económicos, extendidos y diversificadores como el favorecimiento de las conexiones de la trama reticular con el río.
- s10, alrededores de la Torre de la Calahorra y del Puente Romano. Transformado en infinidad de ocasiones, ahora mismo está constituido por una rotonda tras la plaza de la Calahorra y frente a la plaza de Santa Teresa. Actualmente hay planteadas varias demoliciones para generar un gran espacio ininterrumpido, que en realidad no lo será tanto si, como está previsto, se mantiene el trazado viario. La solución pasaría por esponjar esa rotonda, transformándola en un elemento más urbano. Al fin y al cabo, se trata de un lugar histórico; la antesala del Puente Romano, recientemente recuperada para el peatón. En este ámbito está prevista la construcción del nuevo Museo de Bellas –de nueva planta–, lo que sin duda abriría la posibilidad de una reflexión arquitectónica bastante atractiva para articular el tráfico de la zona.
- s11, frente fluvial de Fray Albino. Se ha señalado esta zona como oportunidad perdida, desafortunadamente, tras algunas de las operaciones urbanas más recientes. En este caso, la construcción de una nueva fachada fluvial para Fray Albino mediante una ordenación de bloques lineales. La estrangulación histórica del meandro de Miraflores, estabilizada posteriormente gracias a las nuevas defensas fluviales en el límite del barrio de Fray Albino, merecía probablemente una fachada más implicada con

Figura 2.61: Cartografía de la zona sur en contacto con el río. (1) Barrio de Fray Albino. (2) Centro de Educación Infantil y Primaria Fray Albino. (3) Iglesia Jesús Divino Obrero, Centro Educación Especial Santo Ángel y Centro de Mayores Osario Romano. (4) Barrio Sector Sur y Plaza del Mediodía. (5) Instalaciones Deportivas, Centro Ocupacional, C.P. San José, C. Cívico Municipal Arrabal del Sur, Iglesia San Martín de Porres. (6) I.E.S. Averroes, C.P. Guadalquivir, C.P. Albolafia, C.F.P. Ramón y Cajal. (7) C.P. Andalucía. (8) C.P. San Juan de la Cruz y antigua Escuela Normal. (9) Mercado Municipal. (10) Correos. (11) Centro de Salud. (12) Plaza de Andalucía. (13) Av. de Granada. (14) Carretera de Castro. (15) Calle acera del Río (antiguo Camino de Castro). (16) Polígono del Guadalquivir. (17) Centro comercial Guadalquivir. (18) Plan Parcial S-1. Cordel de Écija (a partir del proyecto European 9). (19) Isla de las Esculturas. (20) Puente de San Rafael. (21) Av. de Cádiz. (22) A-4 Madrid-Sevilla. (23) Plan Parcial S-2. (Fray Albino Sur). (24) P.A.SS-2, en la fachada de Fray Albino con el Guadalquivir. (25) Antiguo Polideportivo de la Juventud (26) Calle Cordel de Écija. (27) Av. Fray Albino o de la Confederación. Fuente: Elaboración propia, 2013.



19

18

26

21

17

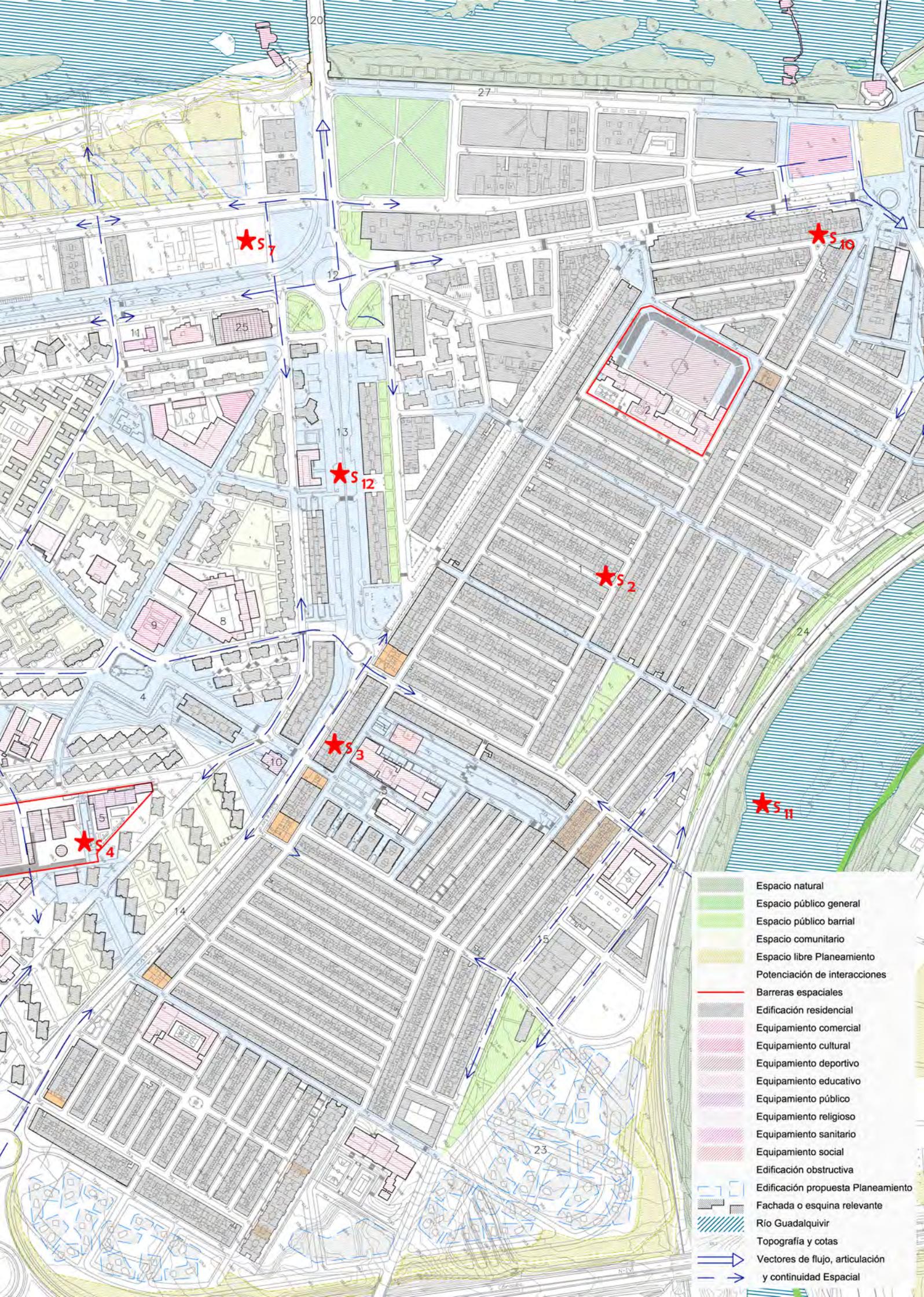
16

6

22

100m





- Espacio natural
- Espacio público general
- Espacio público barrial
- Espacio comunitario
- Espacio libre Planeamiento
- Potenciación de interacciones
- Barreras espaciales
- Edificación residencial
- Equipamiento comercial
- Equipamiento cultural
- Equipamiento deportivo
- Equipamiento educativo
- Equipamiento público
- Equipamiento religioso
- Equipamiento sanitario
- Equipamiento social
- Edificación obstructiva
- Edificación propuesta Planeamiento
- Fachada o esquina relevante
- Río Guadalquivir
- Topografía y cotas
- Vectores de flujo, articulación y continuidad Espacial

este angosto barrio. Máxime cuando la actuación se piensa completar con un parque lineal de borde sobre el que los vecinos ya han expresado sus recelos; concedores de los usos que finalmente puede albergar un espacio que sigue estando aislado, funcionando más como trasera que como mirador de Fray Albino al Guadalquivir. Tampoco parece plantear grandes aportaciones al barrio la operación de Fray Albino Sur, con sus arquitecturas totalmente desvinculadas de cualquier trazado urbano existente, más preocupadas por rellenar la superficie baldía en los límites de la Ronda Sur. Se niega cualquier tipo de espacio de oportunidad para futuros planeamientos que se atrevan a transgredir la barrera de la autovía y mirar o escapar hacia la campiña cordobesa, un tipo de operación que actualmente ya se ha planteado en la vecina zona del Arenal.

- s12, avenida de Granada; una potente arteria diseñada para segregar tráfico de autobuses, coches, aparcamientos donde incluso podría proponerse una nueva plaza. Puesto que esta zona sí cuenta actualmente con una importante actividad comercial sería más que interesante un espacio donde los peatones no participaran en la segregación de tráfico. Se trata de un lugar de confluencia que incluso podría llegar a peatonalizarse íntegramente, si el tráfico se reparte a las calles laterales (calles Almería y Jaén). Esta intervención formaría parte de la estrategia disuasoria de tráfico comentada en el punto s1, para que lo que hasta ahora funciona como travesía lo haga como un verdadero barrio; con menos velocidades y más fricciones, diversidades de tránsito y rozamientos.

2.5 *La cercana lejanía del Sector Este*

Este ámbito de la ciudad extramuros se consolida en la segunda mitad del s. xx, correspondiéndose previamente con los fértiles terrenos de huertas²⁴, flanqueadas por los arroyos de las Piedras y Pedroches. Este sistema de huertas era surcado por una red de caminos, la mayoría de ellos en dirección al Guadalquivir, entre los que destacan la carrera de la Fuensanta, camino de la Barca o de Lope García, camino de Carbonell, camino para el pago de Granada.

Se trata de llanura de inundación situada en la margen derecha del Guadalquivir, justo antes de la llegada de éste a la ciudad histórica, de ahí que su ocupación se produzca de forma muy paulatina a lo largo del s. xx, generalmente impulsada por las grandes explosiones demográficas –y la necesidad de una vivienda higiénica en un entorno de hacinamiento–. Esto tiene una doble consecuencia interrelacionada, por una lado el asentamiento en un terreno expuesto a los peligros de las crecidas y por otra parte, el diseño y ejecución de toda una serie de obras hidráulicas que minimicen los daños personales y materiales.

Esa ocupación progresiva se realiza de forma muy bastante racional, instalándose primero los usos que más tolerancia pudieran tener con los cambios del río. De esta forma, al Santuario de Nuestra Señora de la Fuensanta (s. xv), se le sumarán a principios del s. xix el segundo cementerio de la ciudad –el de San Rafael (1833)–, mientras que a finales del mismo periodo y principios del s. xx se empiezan a instalar algunas industrias, como la fábrica de Gas, aprovechando lo que era el Camino Real hacia Madrid. Una de las primeras operaciones de vivienda serán las Casas Baratas de Campo Madre de Dios (1922), totalmente desconectadas de la ciudad, que quitando esta pequeña experiencia prosigue con la colocación de equipamientos con un uso tan regular, como el caso del Estadio Arcángel (1944). A partir del cual sí aumentará el ritmo de la edificación residencial, primero con actuaciones más bien aisladas, y posteriormente con desarrollos mucho más extensos como el barrio de Cañero (1950), y posteriormente los polígonos de Fuensanta y Santuario a caballo entre la década de los 60 y 70. A finales de los 80 se construye la variante Sur de la N-IV con la vía de penetración a la ciudad, que en la práctica dividió el Distrito por la mitad cortando su natural comunicación hacia el río, condicionando en lo sucesivo todo el desarrollo del sector.

Los barrios que lo integran concentran sus equipamientos locales en extensos fragmentos urbanos rodeados por muros o vallas que provocan grandes discontinuidades de las tramas existentes a su alrededor. A su vez, las calles que rodean estos ámbitos de equipamiento, se presentan muy desarropadas, con escasas fricciones a su través, debido a la presencia de los extensos muros y que muchas arquitecturas de este barrio están retranqueadas respecto a la calle, por lo que en muchas ocasiones, no disponen de bajos comerciales, tratándose de edificios íntegramente residenciales. Los espacios libres presentan cierto estado de abandono, carecen de mobiliario urbano, pavimentación y naturalización de los mismos, en una ciudad con el clima estival tan extremo como el de esta ciudad.

²⁴ El actual Distrito Este se crea sobre terrenos que antiguamente ocupaban las huertas del Contador, de la Concepción, del Humilladero, de Fuensanta, de Capilla, del Moredal, de Ballesteros y de Campo Madre de Dios. Nombres que luego fueron heredados por algunos de los barrios que lo integran.

En la última década, siguiendo las determinaciones del PERG, se amplió el sector del Arcángel hacia la autovía, a la vez que, se daba continuidad a la avenida Virgen de las Nieves, hasta encontrar el puente del Arenal. Esta operación ha supuesto la tensión urbana de este sector hasta el río, aunque existen parques de considerable sección, manteniendo el límite urbano a cierta distancia. Las nuevas operaciones urbanas no han favorecido una dinamización de los barrios vecinos hacia el río; de ahí, la apreciación general, de una cercana lejanía.

2.5.1 Arcángel

El barrio del Arcángel, que recibe su nombre del homónimo Estadio de Fútbol (fig. 2.62), limita actualmente al Norte con la avda. Nuestra Señora de la Fuensanta; al Este con la avda. Calderón de la Barca; al Sur las huertas constreñidas por la Ronda Sur; y al Oeste la manzana de viviendas que comienza desde la Ronda de los Mártires (Gómez Reja, 1993).

Históricamente era una de esas zonas de fértiles huertas. Prácticamente llano, bien drenado y con las aportaciones de agua del arroyo de las Piedras o de la Fuensanta, constituía un terreno óptimo para el uso agrícola. Lo que para Gómez Reja (1993) tal vez explique la reticencia de la ciudad moderna a expandirse hacia esta zona, algo que también podría explicar el límite-obstáculo de la carretera Nacional IV, trazada en el reinado de Carlos III. Aunque no hay que olvidar que esta zona pertenece a la llanura de inundación del río y por tanto, expuesta a las periódicas crecidas del mismo, por lo que hasta el siglo XIX, sólo existían en este espacio el Santuario de la Fuensanta y algunos emplazamientos dedicados a la fabricación de jabón, fósforos y paños (Gómez Reja, 1993). En 1896 y por iniciativa municipal se procede a la urbanización del Campo Madre de Dios buscando estimular la construcción de vivienda obrera y potenciar la Ronda oriental, ya independizada del Camino Real.



Figura 2.62: Imagen del Estadio del Arcángel.

Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

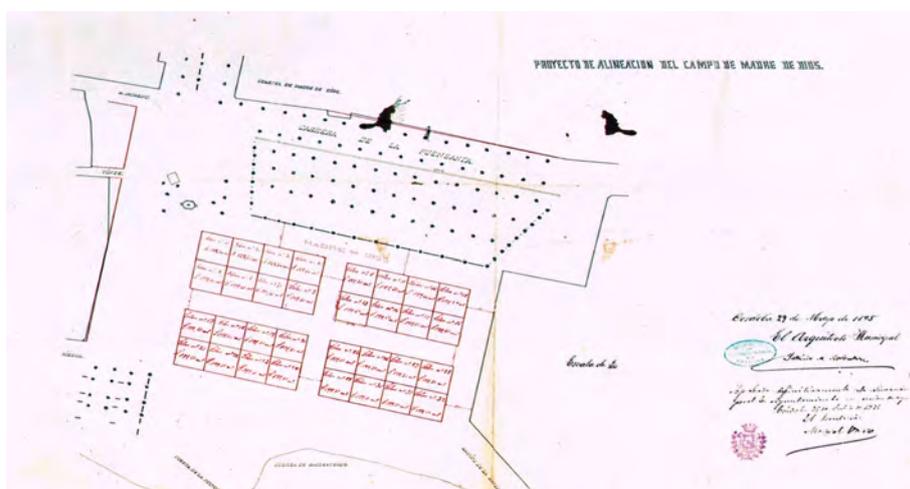


Figura 2.63: Proyecto de Alineación del Campo de Madre de Dios (1895). Escala 1/500. Arquitecto: Patricio de Bolomburu y Latur.

Fuente: García Verdugo y Martín López (1994).

Sin embargo esa vivienda obrera no se hará realidad hasta 1922 de la mano de la *Sociedad Cooperativa La Solariega de Córdoba*; una entidad benéfica fundada por el obispo Adolfo Pérez Muñoz en 1922. Llegado a la ciudad el año antes, abordó el problema de la vivienda en Córdoba, anunciando –a modo ejemplarizante– que pagaría de su bolsillo 25 casas baratas tras afirmar públicamente:

«[...] las casas de los pobres son zaquizamíes pestilentes y apestosos. Allí no hay higiene ni moral, son malos para el cuerpo y para el alma; influyen en el ánimo del obrero a que no apetezca la vida en familia, pues al terminar el trabajo se siente asqueado del local en que se hallan los suyos y se marcha a la taberna o al garito a embriutecerse y arruinarse»

Fuente: Diario ABC.

²⁵ Legislación de Casas Baratas hasta 1922:

1878: Proyecto de Ley sobre «Construcción de Barriadas Obreras».

1907: Anteproyecto de ley de casas baratas.

1911: Ley de Casas Baratas.

1921: Segunda Ley de Casas Baratas.

²⁶ En 1911 el Ayuntamiento informó que estaría dispuesto a ceder gratuitamente los terrenos acordados urbanizar en 1895 en el Campo Madre de Dios (fig. 2.63). Sin embargo, no existía en la localidad ninguna institución dedicada a la construcción de viviendas baratas y, finalmente, como sugerencias para mejorar la ley, indicaba que debería aumentarse la subvención otorgada por el Estado, y que en primer término fueran auxiliadas

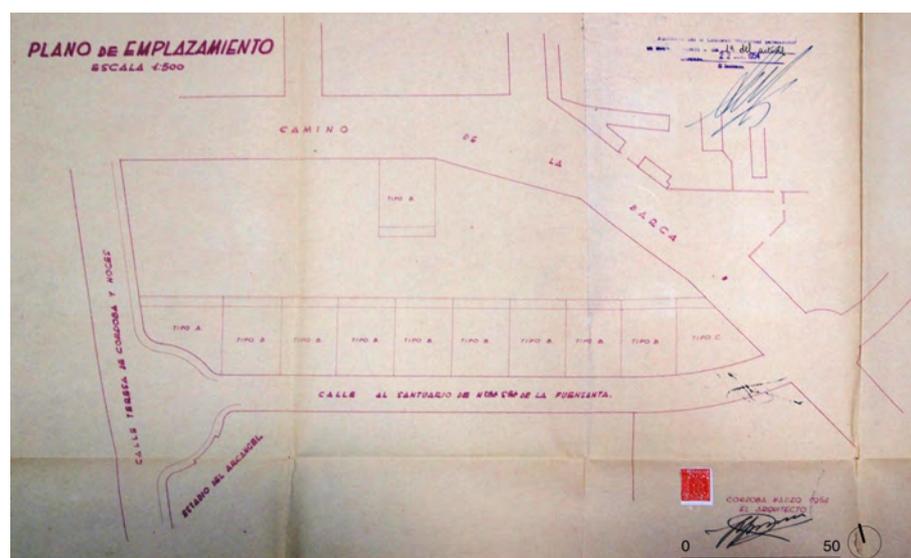
Fig. 2.63. Proyecto de viviendas para obreros y campesinos propiedad de la Hna. Sra. D. Ángela de Horces y Losada. Votado por la Lastra en la calle que va al Santuario de Ntra. Señora de la Fuensanta Juanino (2011). Plano de Emplazamiento (E. 1/500) Promotora: Ángela de Horces y Losada. Arquitecto: desconocido.

Fuente: Archivo Municipal de Córdoba

La fórmula elegida fue la de *Casas Baratas*, apoyándose en la ley recién promulgada de 1921²⁵ en los terrenos de Campo Madre de Dios cedidos –no sin cierta polémica– por el ayuntamiento²⁶ (Sarmiento Martín, 1991).

Los planos y memoria técnica de la barriada los ejecuta al arquitecto madrileño Gonzalo Iglesias Sánchez-Solórzano, quien diseña dos parcelas simétricas de catorce casas, de una sola planta y con distribuciones de dos o tres dormitorios, que además incluían comedor y corral –recinto donde se localizaban la cocina y el w.c.–. Se trata por tanto, de un modelo de casa-jardín-huerto con una apariencia exterior de estilo regionalista²⁷ (Gómez Reja, 1993).

En 1942, José de la Lastra y Hoces, presidente del R.C.D. Córdoba impulsa la creación del **Campo de Fútbol** –que llevaría el nombre del Arcángel San Rafael, Custodio de la ciudad– en terrenos de su propiedad. El estadio se inaugura en la temporada 1944-45, sin embargo, y tras sucesivas pérdidas de categoría, en 1955, se concreta la municipalización del mismo, llevada a cabo por el Alcalde Antonio Cruz Conde, que llevó aparejada una ampliación y modernización del mismo según proyecto de José Rebollo Dicenta.



Aparejado a esta operación se produce la apertura de una calle en la fachada norte del Campo, «de enlace de la glorieta del Estadio del Arcángel con el Santuario de Ntra. Sra. de la Fuensanta» según proyecto del entonces arquitecto del ensanche, Carlos Sáenz de Santa María, en el año 1948. Esta nueva calle –la actual Conquistador Ordoño Álvarez, donde el Ayuntamiento abre su atarazana– permitía una comunicación cómoda para el tráfico rodado y peatonal, cubriendo la necesidad de establecer nuevas zonas de edificación, así como, de espacios libres que permitieran el estacionamiento de vehículos frente al Santuario.

Seis años más tarde, en 1954, será la viuda de la Lastra quien promueva en esta nueva calle 173 viviendas, conocidas como los «pisos de la Lastra», operación que coincide en el tiempo con la mencionada venta al Ayuntamiento del Estadio, hasta entonces propiedad de su familia, al igual que el

resto de los terrenos afectados.

En el año 1948, empieza a construirse también la Casa Cuartel de la Policía Armada y poco después, el poyete del Paseo de la Fuensanta es convertido en Lonja Municipal, que ha estado funcionando hasta 1990 año en que se inauguró Mercacórdoba (Gómez Reja, 1993).

El PGOU de 1958, calificaba a la zona sur del barrio como «Verde Deportivo». En el PGOU de 1986, se habla de un sector de extensión urbana en manzana cerrada, ocupando intersticios y espacios resultantes del desmantelamiento de industrias y almacenes, sometido a un intensivo relleno, con fuerte densificación que va invadiendo paulatinamente una extensa zona al sur (Gómez Reja, 1993).

La gran transformación del Arcángel vendrá de la mano del PERG, donde como ya se ha descrito en el capítulo anterior, se ejecutan una serie de piezas de equipamientos muy importante en la zona limítrofe al río entre las que destacan la construcción del parque del Balcón del Guadalquivir o la demolición (fig. 2.65) y sustitución del antiguo Estadio por el Centro Comercial Arcángel.



Figura 2.65: Demolición del estadio del Arcángel.
Fuente: Archivo Municipal de Córdoba

2.5.2 El Cañero

²⁸ Véase pág. en la página 197

²⁹ Antonio Cañero, fallecido en 1952, era gran rejoneador de la época con proyección internacional. Entró a formar parte del bando nacional en la Guerra Civil alcanzando la graduación de comandante. Tras la guerra disfrutó una vida de retiro en una de sus fincas cordobesa, ciudad en la que se integra perfectamente llegando a ser concejal del ayuntamiento. Nunca se casó pero sí tenía su querida habitual, María Morales Vidal una mujer casada, historia que era de dominio público y que probablemente esté detrás de su generosa donación a la iglesia de una finca de 51.500 metros para iniciar las obras del barrio que lleva su nombre.
Fuente: Primo Jurado (2010).

³⁰ El pago habría de hacerse de la siguiente forma: Aproximadamente 1/3 del precio total correspondía al pago de un préstamo sin interés proporcionado por el Instituto Nacional de la Vivienda amortizable en 20 años. Otro 40% del precio se destinaba al pago correspondiente al Patronato, a amortizar en cinco años, y, finalmente, el resto se destinaba a cubrir el pago de una hipoteca en manos del Monte de Piedad, amortizable en este caso en diez años. Con este sistema se consiguió que hacia 1975 en más del 80% de los casos las viviendas estuviesen habitadas por sus propietarios y para el resto se habilitaron finalmente fórmulas efectivas para que consiguiesen su correspondiente titularidad.
Fuente: Barrionuevo Ferrer et al. (2011).

³¹ La ausencia de pavimento convertían en intransitables sus calles inmersas en polvo o lodos, según la época del año, llegando por ello a ser denominado este barrio como "barro Cañero".

Fuente: wikipedia.

³² Sobre estas inundaciones, el usuario «fani» de wikimapia.org afirma:

23 Tenía siete años cuando hubo una gran inundación por el arroyo que recorría cañero y las huertas de tejavana, mi casa y otras muchas perdimos hasta los colchones. no se me olvidara que por muchos años dormí en un

El barrio de Cañero es la otra gran urbanización que promueve la Asociación Benéfica de la Sagrada Familia fundada por Fray Albino²⁸. Desarrollada y ejecutada entre los años 1951 y 1957 repite la misma fórmula de aquella basada en viviendas unifamiliares de una única planta con huerto trasero. La barriada de Cañero se asentó en unos terrenos de la periferia oriental de Córdoba, recibiendo su nombre del famoso rejoneador, Antonio Cañero²⁹, por la donación a la asociación de Fray Albino de una gran superficie de terreno en la zona. Como en el Campo de la Verdad, La Sagrada Familia construye un colegio de niños y otro de niñas, y presidiendo la explanada central del barrio surge la iglesia parroquial.

Debido a la visita del general Franco en 1953 se adelanta una primera fase de 1000 viviendas, entregándose las 800 restantes en 1955. Sin embargo, estaban generalmente construidas con unos materiales muy pobres. Esto ocasionó la rápida aparición de deficiencias constructivas, llegando a darse incluso el caso de hundimientos de cubiertas. Los conflictos surgidos entre los vecinos y el Patronato Benéfico de La Sagrada Familia a consecuencia de estas anomalías, así como el litigio pronto planteado en relación con la cuestión de la propiedad. Los primeros habitantes de las casas de Cañero ocuparán las viviendas en régimen de alquiler, con rentas que se mantuvieron invariables hasta que consiguieron la propiedad de las mismas. Lo que no fue posible hasta que a finales de 1969, cuando se llevó a cabo la firma del acuerdo que permitía el cambio de titularidad de las viviendas, fijándose entonces los precios de compra³⁰ (Barrionuevo Ferrer et al., 2011).

El otro gran problema que arrastró la barriada fue el de los deficientes, cuando no nulos, trabajos de urbanización. Uno de los principales problemas fue la falta de corriente eléctrica en viviendas y calles; sobre todo a las entregadas en la primera fase, que tardaran meses en contar con ella, aunque la escasa tensión impedía en muchas ocasiones el normal uso. En 1956, ya entregada la segunda fase, las calles siguen sin iluminación, retraso motivado por la escasez de cobre, y es el propio Ayuntamiento el que se hace cargo de su instalación. Los primeros habitantes de Cañero reclamarían también un mejor servicio de autobuses, teléfono a través de centralita –servicio que se retrasa al no autorizarse el tendido aéreo de los cables– y la desaparición del cercano cebadero de Celestino Gómez por el mal olor que desprende, cuya clausura decreta el Ayuntamiento.

Pero la más grave carencia que sufre el barrio es la falta de pavimentación –cuyo costo, como en el Campo de la Verdad, desborda la capacidad económica de la entidad promotora y del propio municipio–, que convierte las calles en barrizales intransitables cuando llueve³¹. La situación se agrava con el desbordamiento del arroyo Pedroches, cercano a la barriada, como ocurre el 26 de enero 1960, en que el agua llega a invadir muchas viviendas³², lo que obliga al Ayuntamiento a aprobar la limpieza y dragado del cauce a finales del mismo año.

2.5.3 Fuensanta-Santuario

El Polígono de Fuensanta-Santuario se localiza al SE. del casco urbano de la ciudad de Córdoba, sirviendo esta zona de límite a su expansión. El Campo Madre de Dios, Campo de San Antón y Cementerio de San Rafael, por el Norte; Cañero por el Este, y el barrio de El Arcángel por el Oeste, constituyen sus límites urbanos (García Molina, 1992).

Se trata, básicamente, de un terreno de topografía horizontal, con una cota variable entre los 96 y los 102 m. Ello, y su cercanía al Guadalquivir, ha hecho que históricamente sea esta zona muy propicia a verse afectada por las avenidas del río. Con la regulación de la Cuenca y la ejecución de varias obras de defensa, el peligro de inundación ya apenas existe. En cuanto a la evolución de su población, el conjunto Fuensanta-Santuario-Arcángel inicia la década de los sesenta con apenas 3.800 habitantes, perdiendo en el periodo que vas hasta 1965 casi la mitad de los mismos. Para a continuación, con la ejecución de gran número de viviendas aumentar hasta casi los 5000 habitantes, siendo el despegue definitivo el periodo 1970-75 cuando se alcanzan casi las 20.000 personas (García Molina, 1992).

Coincidiendo con la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana, el Ministerio de la Vivienda pone en marcha la expropiación y urbanización de un polígono residencial de treinta hectáreas en terrenos aledaños al Santuario de Nuestra Señora de la Fuensanta ocupados en gran parte por huertas, que permitirá la construcción de unas 3.000 viviendas, previsión ampliada luego a 5.000. Es el primer paso antes de que, ya a lo largo de la década siguiente, entidades como la Obra Sindical del Hogar y la Caja Provincial de Ahorros levanten los modernos bloques de hasta ocho alturas que configurarán la expansión urbana de la ciudad por el sureste del casco histórico, más allá del dogal divisorio que representa la travesía urbana de la carretera de Madrid (Barrionuevo Ferrer et al., 2011).

En 1960 se redacta el primitivo *Proyecto de urbanización del Polígono de la Fuensanta* (fig. 2.66), promovido por el Instituto Nacional de Urbanización del Ministerio de la Vivienda y posteriormente aprobado en 1961. Este primer proyecto, comprendía una superficie de 37'5 has. No obstante, en agosto de 1963 se publicó la aprobación de una ampliación, que extendía el polígono hasta las 44'36 has (García Molina, 1992). Esta 2ª fase no sería definitiva, puesto que posteriormente sería redactado el Plan Parcial de la 3ª fase bajo la denominación de *Polígono Santuario*. Éste, que era la prolongación del primitivo Plan Parcial, quedó definitivamente aprobado el 9 de octubre de 1968 (García Molina, 1992).

La densidad de viviendas pensadas en un principio para el Polígono de la Fuensanta era de 130'8 por hectárea. Esta previsión inicial hubo de corregirse a la baja, llegándose a fijar una densidad máxima de 81 '3 viviendas por ha., ello significaba reducir en unas 1 .300 el número total de viviendas, pasando de las aproximadamente 4.900 previstas en principio a las 3.600 , cuya construcción se previó hacer en cuatro fases que incluirían comercios y talleres en la primera de ellas mientras que en la tercera se acometería la construcción de un Centro Cívico (García Molina, 1992).

Por su parte, el *Plan Parcial de la 3ª fase (Polígono Santuario)* (fig. 2.67) se

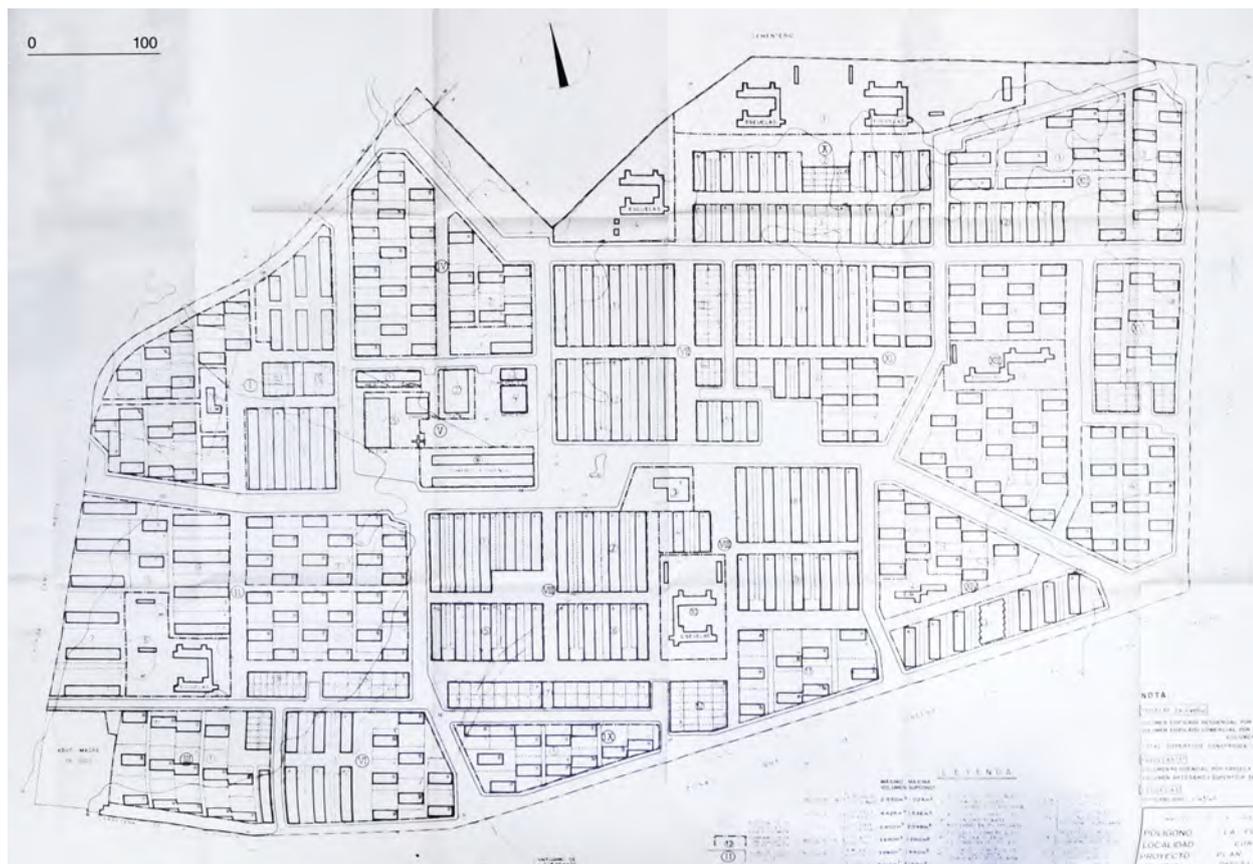


Figura 2.66: Plan Parcial del polígono de la Fuensanta (principio década años 60). Plano de edificación prevista que suponía la creación de 1.966 viviendas. La uniformidad edificatoria es aquí mucho más evidente: viviendas en bloques de cuatro plantas, comercios locales, guarderías, escuelas, todo con un uso variado de tipologías. Un sector destinado a usos deportivo-culturales, otro a Centro Cívico, mercado, servicios de barrio. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

Todavía en 1982 se planteaba como pendiente la enajenación de parcelas destinadas a mercados, escuelas, instituto (García Molina, 1992). Los espacios entre bloques, privativos de aquéllos, fueron progresivamente abandonados y convirtiéndose en baldíos, ya que, promovidos oficialmente, no llegaron a delimitarse ni se ejecutaron las zonas verdes proyectadas (García Molina, 1992).

Para solucionar estas deficiencias se aprueba en 1974 el *Proyecto de reparación y equipamiento urbanístico del Polígono de la Fuensanta*, que persigue ejecutar obras de pavimentación, alcantarillado, abastecimiento de agua, electricidad, equipamientos urbanísticos (García Molina, 1992).

2.5.4 Polígono industrial del Granadal

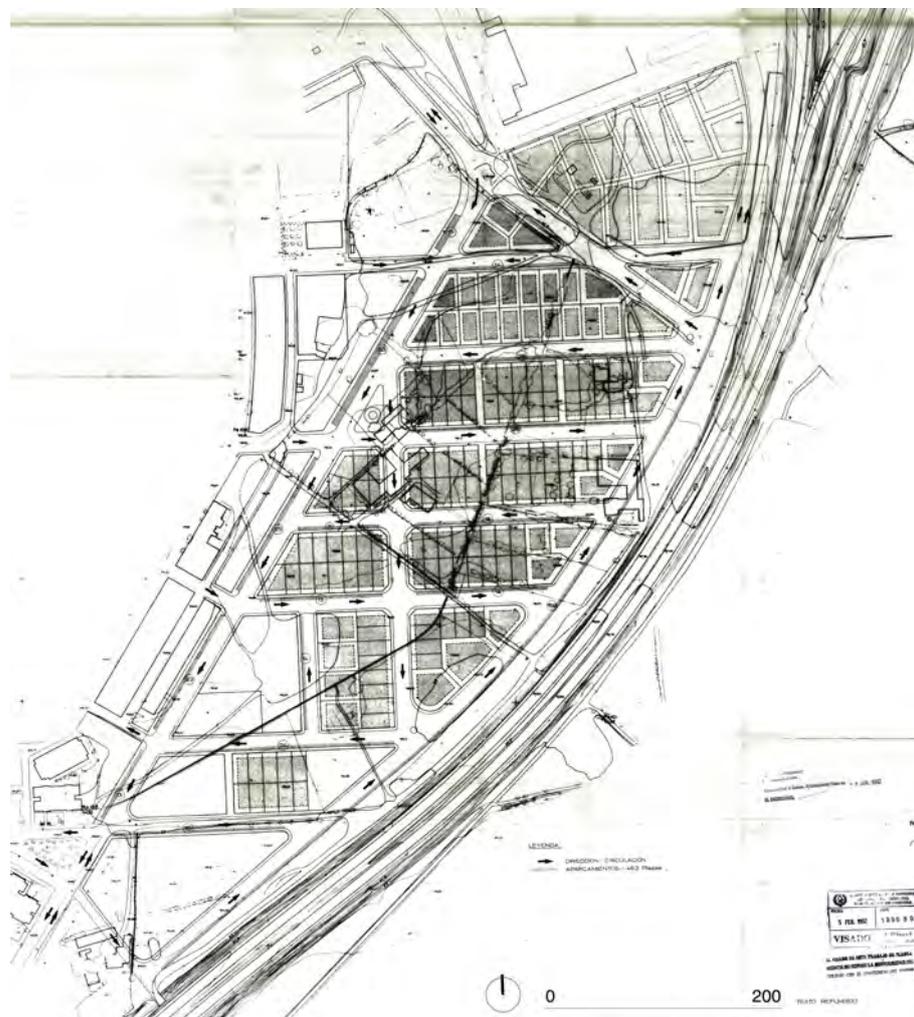
El polígono industrial del Granadal se construye recientemente en el vacío intersticial existente entre la Ronda Sur y el barrio de Cañero, a continuación del centro comercial Zahira que ya contaba con el hipermercado Pryca.



Figura 2.67: Plan Parcial del polígono del Santuario (1965). Plano parcelario (E. 1/1.000). Promotor: Ministerio de la Vivienda - Dirección General de Urbanismo. Arquitecto: Rafael Medina. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba

El arquitecto Luís Gimenez Soldevilla redactará el *Plan Parcial del Sector I-3*, por encargo de la Comunidad de Propietarios en 1989, siendo la aprobación provisional del mismo en el año 1992.

Figura 2.68: Plan Parcial del Sector I-3. (Texto refundido, 1991). Plano de ordenación de circulación y aparcamientos. (E. 1/1.000). Promotor: Cdad. de propietarios. Arquitecto: Luis Giménez Soldevilla. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba



Se trata de una zona muy próxima a un meandro del río, del cual dista apenas 550m, que en su momento se dedicaba a la horticultura debido a la gran fertilidad de un suelo donde también se localizaban algunas viviendas y almacenes de campesinos.

En cuanto a la ordenación del polígono, ésta estaba bastante determinada por el PGOU que imponía un trazado continuísta con la trama del vecino barrio de Fray Albino a pesar de que como se aprecia en el propio plano de ordenación (fig. 2.68), existe una franja de viviendas al otro lado de la avenida del Zafiro que obvia esa continuidad con el adyacente barrio de cañero.

2.5.5 El Arenal

El barrio del Arenal se corresponde con una zona de depósitos aluviales del gran meandro que precede al de Miraflores. Históricamente, por su condición de inundabilidad, el Arenal permaneció como una zona de huertas

Figura 2.69: Plan Especial del Arenal de la Fuensanta (texto final 2006). Planos de propuesta (E. 1/3.000). Promotor: PROCÓRDOBA. Arquitectos: Luis Giménez Soldevilla, Francisco Gómez Díaz, Martín Gómez Muñoz, Antonio González Cordón. Fuente: P.E.SNU.-Arenal en (Giménez Soldevilla et al., 2006).



con una serie de edificaciones diseminadas asociadas a la explotación rural, destacando la presencia de algunos molinos y azudas. Por su importancia económica, éstos dieron lugar a una serie de trazados provenientes de la ciudad, que han sido los auténticos vertebradores del territorio en esta zona, al Este de la ciudad.

Las últimas hipótesis arqueológicas estiman que –con bastante probabilidad– en la zona del Arenal delimitada por los caminos de Carbonell y Lope García, pudo ubicarse la ciudad palatina *Madinat Al-Zahira*, promovida por Almanzor, una zona cercana al río y a la vez protegida de inundaciones.

La construcción de la Ronda Sur de circunvalación –a finales de los años 80– es un momento clave en la historia del Arenal, puesto que supuso su inmediato aislamiento respecto a la ciudad que crecía y se colmataba al otro lado del nuevo trazado³³, negando al mismo tiempo la mayoría de esos caminos históricos de comunicaban ciudad y río.

A partir de aquí surgen una serie de crecimientos de uso industrial, asociados a la carretera de servicio de la Ronda, que se van superponiendo progresivamente a la estructura de huertas existente. Éstas, a su vez, se fragmentan en algunas ocasiones, dando lugar a zonas de vivienda dispersa fuera de ordenación, generando un paisaje diversificado, aunque caracterizado en su conjunto por la decadencia de sus espacios.

En este escenario se redacta en el año 2006 redactan el *Plan Especial del Arenal de la Fuensanta*³⁴ (fig. 2.69) en suelo no urbanizable, que afecta a un total de tres millones de metros cuadrados y que supone la oportunidad de recuperar el vínculo perdido de este espacio con la ciudad; así como el Plan de Sectorización «parcelación Arenal» PAU-P Arenal³⁵ para más de seiscientos mil metros cuadrados de uso industrial, situado al otro lado de la Ronda, rodeados por el suelo no urbanizable.

La propuesta en suelo no urbanizable, desarrolla una serie de objetivos como son: establecer, desarrollar, definir, ejecutar y proteger infraestructuras; conservar, proteger y mejorar el paisaje; y definir una serie actuaciones de Interés Público que sean compatibles con el régimen jurídico de suelo no urbanizable. Es decir, se realizarán edificaciones, construcciones, obras e instalaciones, para la implantación en este ámbito de infraestructuras, servicios, dotaciones y equipamientos, así como para usos terciarios, con carácter complementario, turísticos no residenciales u otros análogos. De manera complementaria también se contempla la recuperación de los caminos públicos existentes.

En Plan Especial propone una revisión del Plan General incorporando una serie de zonas de carácter específico según sus usos y compatibilidades, así como una serie de estrategias y actuaciones más concretas.

- Zonas de vega asociadas a uso rural.
- Extensión del recinto ferial actual.
- Equipamientos y otras dotaciones de carácter general, junto a usos recreativos y deportivos.
- Construcción de un parque sobre la franja inundable del meandro, por debajo de la cota +100 m.

³³ Barrios del Arcángel, Fuensanta-Santuario, Cañero y polígono industrial del Granadal.

³⁴ *Plan Especial del Arenal de la Fuensanta (Plan Especial en Suelo No Urbanizable - Arenal de la R.P.G.O.U. Córdoba)* es redactado por el estudio de arquitectura Giménez Soldevilla y asociados en el año 2006 por encargo de Procórdoba

³⁵ El Plan de Sectorización «Parcelación Arenal» PAU-P Arenal es redactado por el estudio de arquitectura Giménez Soldevilla

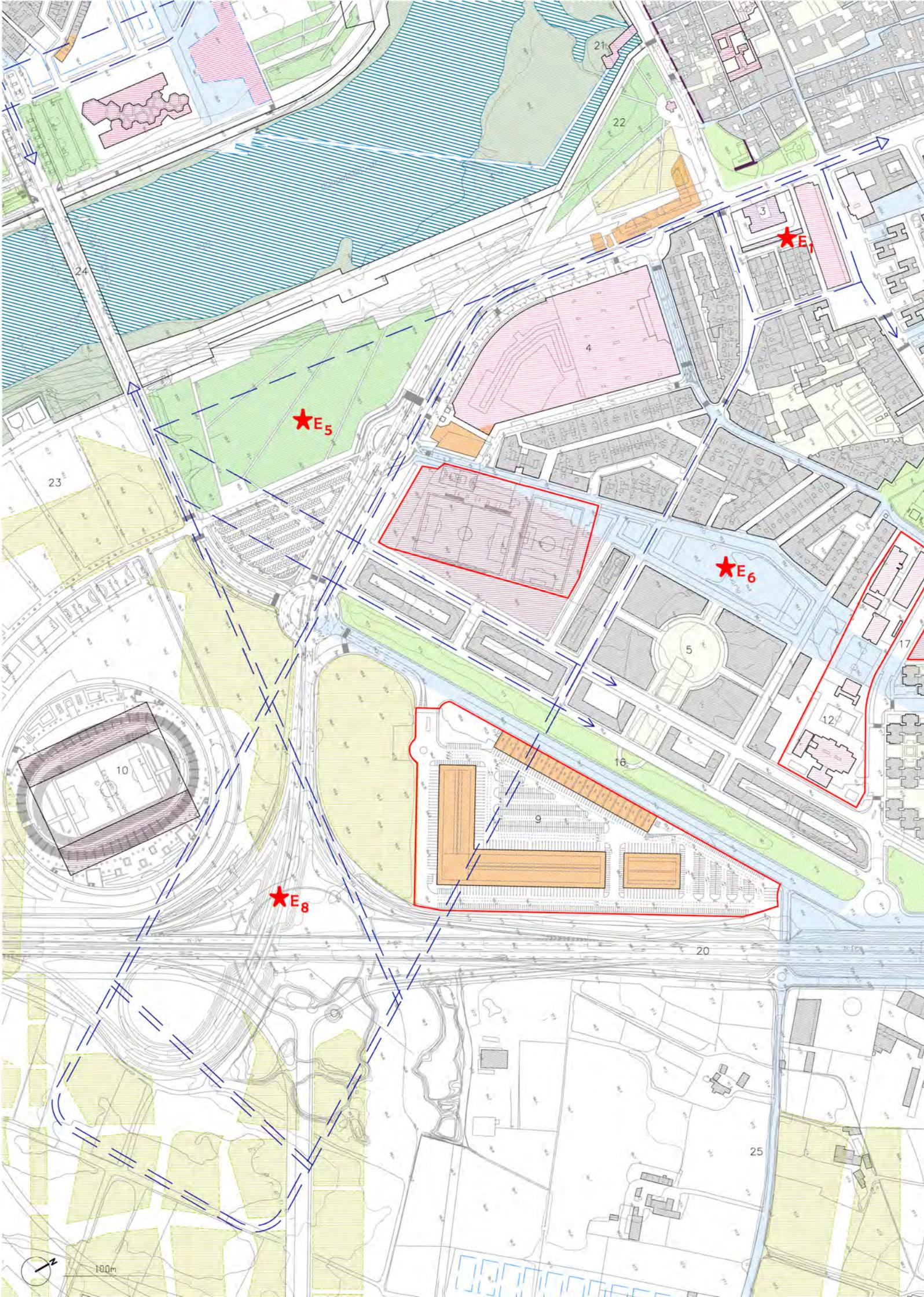
2.5.6 De cercana lejanía a mojarse los pies en la orilla

En la cartografía de la fig.2.70 se proponen una serie de intervenciones de muy diversa índole encaminadas a potenciar un derrame natural entre los barrios que conforman el Distrito Este en su fluir natural hacia un río que –parafraseando el título de este apartado– se sitúa en una cercana lejanía. Al estar dentro de un meandro, se entiende que esa permeabilidad se debe producir tanto en dirección al Centro Histórico como atravesando la autovía para reconquistar la zona del Arenal, para lo cual será necesaria una configuración más potente que la prevista por el Plan Especial ya comentado.

- E1: zona de Campo Madre de Dios. Sería deseable acometer una rehabilitación urbana de toda la manzana, especialmente, esquinas y zonas de contacto de lo que históricamente fue un gran vacío extramuros. Especial atención requerirá la manzana que hay entre la avenida de Nuestra Señora de la Fuensanta y las calles Conquistador Ordoño Álvarez y Pablo Neruda, por su peculiar configuración con una serie de huecos interiores vinculados tanto a usos domésticos o familiares como a pequeñas industrias. Su posición natural de rótula tiene potencial de sobra para convertirla de seguirse los pasos adecuados, en el corazón de lo que hoy no es más que la trasera del Arcángel.
- E2: la confluencia geométrica entre los barrios de la Fuensanta, Santuario y Cañero a lo que hay que sumar la presencia callada del cementerio de San Rafael que se estira hacia este punto rompiendo su forma ortogonal, pareciera que consciente del poder simbólico de este lugar. Sin embargo, su funcionamiento actual es más de lugar de paso que de reunión, por lo que sería deseable una completa reestructuración del plano del suelo que cristalizara el simbolismo de un punto que debiera ser referencial para los vecinos de los barrios colindantes.
- E3: centro del barrio de la Fuensanta. Ocupado por la plaza de la Juventud, todo un símbolo del consistorio comunista de principios de los noventa y su voluntad de dotar a los barrios de espacios de alta calidad. Se ha de recordar que allí se ejecutó una costosísima fuente que integraba un novedoso espectáculo multimedia, esfuerzo que probablemente hubiera reportado más beneficios al barrio de haberse realizado en el contorno de la plaza más que en una instalación central. Pese a tratarse del centro geométrico del barrio presenta unos contactos de muy diversa naturaleza como son el barrio del Santuario y la autovía de circunvalación al noreste frente a los bloques de la Fuensanta al norte. Unos bloques que intercalan calles peatonales en fondo de saco con zonas de juegos que dieron un buen servicio a la comunidad en el pasado y que podrían rehabilitarse en una red de vergeles de juegos y naturaleza dispuesta entre los edificios que haciendo un esfuerzo suplementario debería romper la gran muralla –formada por la unión del colegio Cervantes y el Centro Cívico– que la separa del barrio del Santuario. Esta última operación no es nada descabellada puesto que dichas zonas de paso existían inicialmente, aunque luego, fueron cortadas con diferentes construcciones menores cuya demolición no sería nada traumática.

Figura 2.70: Cartografía del sector este en contacto con el río.

(1) Barrio del Santuario, Centro Cívico Municipal y Piscina Municipal. (2) Polígono de la Fuensanta y Plaza de la Libertad. (3) Polígono Campo Madre de Dios, Policía Nacional y Oficina de Empleo. (4) Centro Comercial "El Arcángel". (5) PA. Plan Parcial F-1. (6) Iglesia Ntra. Sra. de la Fuensanta, zona «El Pocito». (7) Calle Ceuta. (8) Cementerio de San Rafael. (9) Mercado Mayorista Mercacórdoba. (10) Estadio de fútbol «Nuevo Arcángel». (11) El Laguillo y Calle Arq. Sáenz de Sta. María. (12) I.E.S. La Fuensanta y C.P. Santuario. (13) Instalaciones Deportivas La Fuensanta, Colegio Cervantes, Instituto Fuensanta. (14) Av. Ntra. Sra. de la Fuensanta. (15) Av. de la Virgen del Mar. (16) Calle Periodista Antonio Rodríguez Mesa. (17) Av. Calderón de la Barca. (18) Av. Virgen de la Milagrosa. (19) I.E.S. Galileo Galilei. (20) A-4 Madrid-Sevilla. (21) Molino de Martos. (22) Parque «Balcón del Guadalquivir». (23) Recinto Ferial «El Arenal». (24) Puente de «El Arenal». (25) Camino de la Barca. (26) Camino de Carbonell. (27) Camino de Lope García. (28) Plan Especial del Arenal. (29) Av. de Barcelona. (30) Barrio de Cañero.
Fuente: Elaboración propia, 2013.



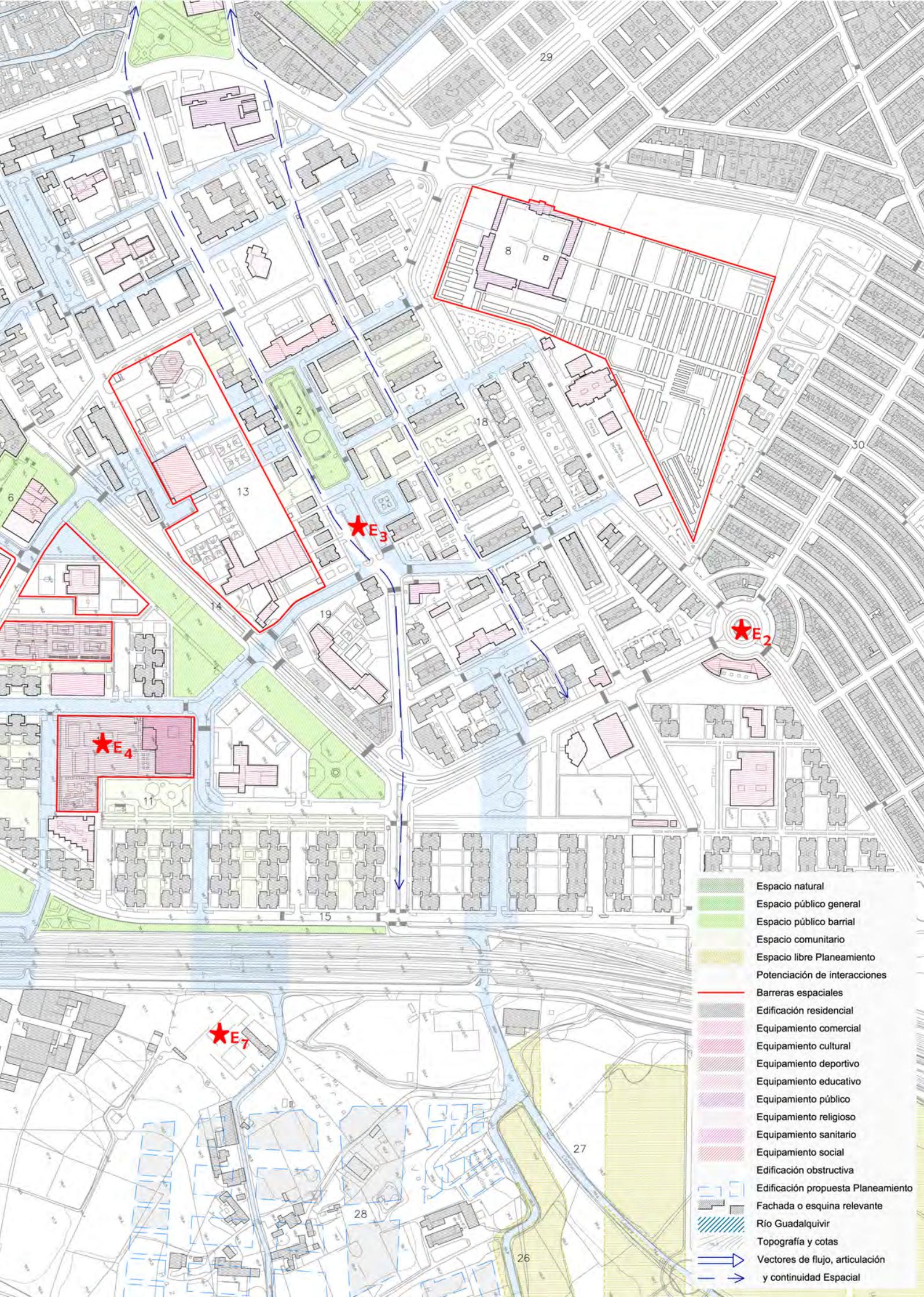
★ E5

★ E1

★ E6

★ E8

100m



- Espacio natural
- Espacio público general
- Espacio público barrial
- Espacio comunitario
- Espacio libre Planeamiento
- Potenciación de interacciones
- Barreras espaciales
- Edificación residencial
- Equipamiento comercial
- Equipamiento cultural
- Equipamiento deportivo
- Equipamiento educativo
- Equipamiento público
- Equipamiento religioso
- Equipamiento sanitario
- Equipamiento social
- Edificación obstructiva
- Edificación propuesta Planeamiento
- Fachada o esquina relevante
- Río Guadalquivir
- Topografía y cotas
- Vectores de flujo, articulación y continuidad Espacial
-

- E4: situado en el corazón del Santuario. La otra gran operación barrial del Este, donde se apostó por un contacto directo entre vivienda, jardines y unos equipamientos que forman una densa corona que computa, cuatro colegios, un instituto, un centro de formación profesional, las piscinas municipales (originalmente pertenecientes al barrio pero que tras ser adquiridas por el Ayuntamiento se fusionaron al Centro Cívico) e incluso la vecina iglesia del Santuario. Esta gran pastilla genera una fachada tan anodina como impermeable en lo que debiera haber sido la transición normal hacia el barrio del Arcángel y el río. La posterior operación entre la avenida Periodista Antonio Rodríguez Mesa y la calle Periodista Ricardo Rod no ha contribuido a solucionar este problema, obligando casi de facto a tener que circular por fuera de los barrios, junto a una zona tan poco urbana como Mercacórdoba, si se quiere llegar a los grandes parques situados en el Guadalquivir.

- E5: zona desde el final del ensanche ocupado en gran parte por el parque del Balcón del Guadalquivir, lugar que ahora mismo ha quedado vacío y desabrigado tanto de la ciudad como del río. En su límite con la ciudad se enfrenta al doble viario de penetración desde la ronda sur, caracterizado por unas grandes rotondas infrautilizadas en un itinerario de entrada y salida tan claro y una enorme playa de aparcamiento de uso puntual para eventos o instalaciones muy concretos como el circo o concentraciones de aficionados. En cuanto su condición de parque alto llama cuanto menos la atención, la diferencia que hay entre la exuberancia de la vegetación espontánea de ribera y el poco desarrollo de la misma en la plataforma artificial superior, algo que no invita precisamente a la estancialidad. También es llamativo pensar en la gran afluencia que este mismo espacio tenía hace cincuenta años cuando existía la playa fluvial a pesar de ocupar una posición mucho más exterior respecto a la ciudad consolidada. Precisamente, la falta de vinculación a cualquier elemento de una mínima entidad llevó al arquitecto Juan Navarro a incluir en el parque un montículo artificial sobre el que años después, el Ayuntamiento de turno, decidió instalar un avión desmantelado como contenedor al servicio de asociaciones de vecinos en primer lugar aunque luego se propuso su uso para artistas en una infructuosa polémica que no afrontaba el verdadero problema de un parque que debe servir a un área prácticamente desierta. Un parque urbano sin un contorno y unas actividades, se convierte en algo totalmente periférico, algo a lo que no ayuda la posición como frente de fachada del Centro Comercial donde como mínimo sería deseable una apertura en fachada y la puesta en uso del gran espacio de cubierta. Como contrapunto positivo se observan una serie de directrices que apuntan al mismo arranque del puente del Arenal, generando una trama construible –preservando siempre una red de espacios libres de conexión con la ribera–, capaz de generar la vida urbana que necesita el lugar, no referida únicamente al a este lado del río, sino también a la orilla opuesta cuya separación se vería disminuida de forma más que importante, con guiño incluido al edificio del C4 y su fachada interactiva.

- E6: en el contacto de esa nueva operación con la zona trasera del centro comercial Arcángel. Se pretende recoger esa especie de adarves de una trama excesivamente densa que obvió por completo el trazado de arroyos y antiguos caminos. En la actualidad, este vacío de tamaño más que considerable es una especie de zona de nadie cuyo principal uso es el de aparcamiento en superficie, es decir, en vez de asumir su función de relación entre dos diferentes fases del Arcángel y paso natural hacia el río de los barrios más orientales, no pasa de ser una vulgar trasera. Por ello, es muy importante vincular esta operación a la fractura del muro de equipamientos citados en los casos del Santuario y la Fuensanta.
- E7: representa la conexión entre la ciudad y la no-ciudad o esa una especie de ciudad híbrida prevista en el Plan Especial del Arenal, que tal vez debiera adquirir cierta densidad en los bordes de la autovía, siempre partiendo de una trama viaria perfectamente enganchada con los barrios del interior al otro lado, en la ya comentada zona E6.
- E8: zona próxima al Estadio. Tiene unas características o problemas muy parecidos a pesar de su macado carácter infraestructural. En la actualidad, se trata de una zona anodina donde no se contempla actuación alguna en el Plan de 2001 pero que por su posición pudiera ser clave como lugar de tránsito entre la ciudad más compacta, obrera y barrial y la trama híbrida pretendida por el Plan Especial del Arenal. Sería deseable la introducción de un solo elemento de diseño urbano de empalme con la Ronda Sur capaz de gestionar la articulación de estos espacios interiores y exteriores a la ciudad y sus barrios, una pieza que arropase al estadio y que podría albergar usos de vivienda, oficinas, aparcamiento en periferia e incluso cierto uso hotelero, aunque también esté previsto en una parte del estadio. Es una zona donde podría establecerse cierta densidad, máxime si se tiene en cuenta que el vecino Mercacórdoba más tarde o más temprano acabe trasladándose a una zona más apropiada a su uso logístico.

2.6 El urbanismo débil del Sector Oeste

El barrio Cruz Conde-Corregidor, se caracteriza por ser uno de los barrios más extensos de la ciudad y sin embargo, uno de los menos poblados, algo que sin duda, se debe a los grandes espacios libres y parcelas que lo han ido configurando, siendo el mayor exponente de esta fisuración espacial, el Parque Cruz Conde situado en la que es conocida como Colina de los Quemados. Precisamente, ésta es la ubicación de la ciudad pre-romana ocupada inicialmente por los tartesios (hacia el siglo VIII a.C.), y posteriormente, por los turdetanos, que con cota media de 115 metros sobre el nivel del mar –por los 90 a los que suele discurrir el Guadalquivir–; constituía un enclave a salvo de las crecidas del río.

Figura 2.71: Foto aérea del parque cruz conde (el parque surge en los años 50, en el plan de embellecimiento de Córdoba).

Fuente: en el blog <http://cordobaporsiempre.blogspot.com.es>, entrada "El Parque Cruz Conde" (publicación, 22-2-2011; accedido, 17-4-2013):<http://cordobaporsiempre.blogspot.com.es/2011/02/el-parque-cruz-conde.html>

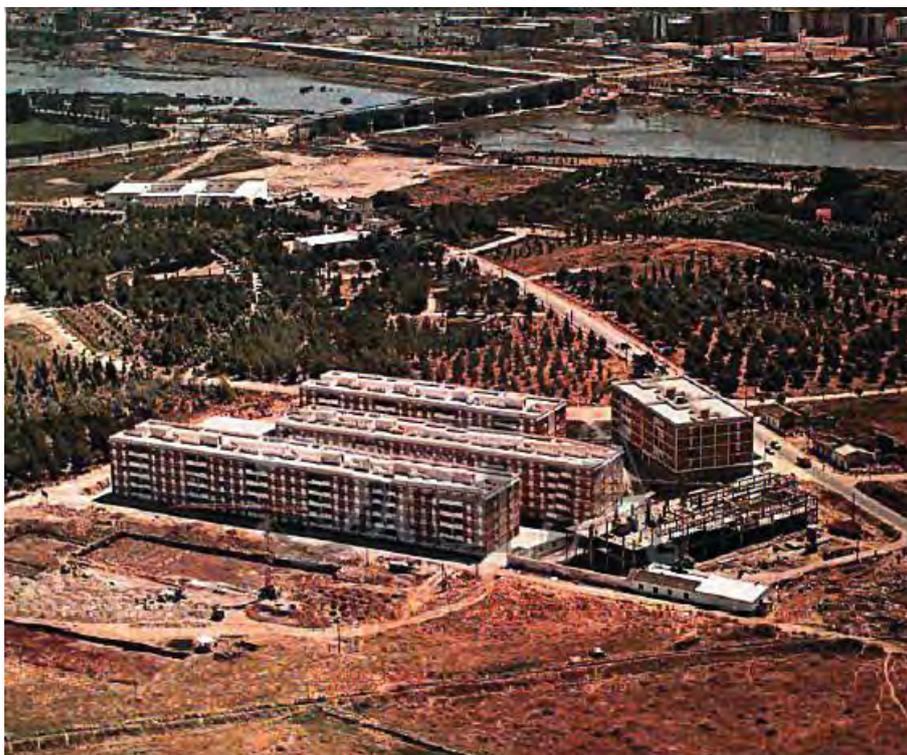


Figura 2.72: Proyecto de abastecimiento de agua al Parque de las Avenidas (1976). Plano de situación (E. 1/10.000).

Empresa Municipal de Aguas de Córdoba.

Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

En cuanto a su configuración geográfica, este barrio está delimitado superiormente por la avenida del Aeropuerto –al Norte–, y el río al Sur, mientras que sus borde exterior e interior limitan con la nueva Ronda Este de Córdoba (A-3050) y la avenida del Conde de Vallellano, respectivamente. Asimismo, se distinguen tres ámbitos topográficos claramente diferenciados: un promontorio en posición central ocupado por la Colina de los Quemados; entre ésta y el río la zona de llanura inundable con las antiguas huertas de Maimón, Alcubilla y Cabriteras hasta la Alameda del Obispo; y por último, rodeando el parque, el mencionado llano alto con una cornisa donde se asoman algunos de los equipamientos anteriormente citados.

La baja densidad del barrio Cruz Conde-Corregidor se debe también, a la cantidad de grandes equipamientos de carácter general que alberga. Al ya citado parque se ha de sumar el vecino Hospital Reina Sofía y el Hospital Provincial, como equipamientos sanitarios. En cuanto a uso deportivo,

Osuna-Pérez, Fernando (2013) Córdoba y el Guadalquivir: permanencia y flujo (Tesis Doctoral)

destacan las Pistas de Atletismo de la Federación Andaluza, las ya clausuradas Piscinas del Fontanar y el Palacio Municipal de Deportes Vistalegre. Otros espacios libres, agregados al parque, que configuran un gran recinto abierto conectado con el río son el Parque Zoológico, el Jardín Botánico y la Ciudad de los Niños y las Niñas. También, son de considerable extensión otros equipamientos como el Cementerio de Nuestra Señora de la Salud, el Teatro al aire libre de la Ajerquía y diversos edificios universitarios como la Facultades de Ciencias Económicas y Empresariales, la de Medicina y la de Ciencias de la Educación, así como, los Colegios Mayores Universitarios y otros edificios residenciales.

Para hablar del fenómeno residencial hay que referirse a intervenciones aisladas a principios de la década de los sesenta del siglo pasado que ni tan siquiera seguían escrupulosamente lo recogido en la figura de planeamiento entonces vigente, el PGOU de 1958. Estas arquitecturas residenciales, se caracteriza por disponer de escaso viario propio que no acaba de engancharse adecuadamente al viario estructurante de la ciudad, lo que produce unos edificios que carecen de vínculo directo con la calle, suponiendo un impedimento para la generación de actividad comercial en planta baja.

2.6.1 Grandes equipamientos



Figure 2.73: Planta del proyecto de Parque Municipal entre la avda. del Corregidor, Gran Vía Parque, calles de nueva apertura y río Guadalquivir (1957). Arquitecto municipal José Rebollo Dicenta.

Fuente: Archivo Histórico Municipal. Ayuntamiento de Córdoba.

En sus memorias, Antonio Cruz Conde, cuenta como a finales de los cincuenta, en un paseo que dio por las huertas que se situaban por detrás del Cementerio de Nuestra Señora de la Salud, se dio cuenta del potencial que tenía la zona, y planteó en él, la creación de un gran parque, que estaría unido a la Ermita de Nuestra Señora

El primero de los grandes equipamientos es, por fecha y por lo que supone para el posterior desarrollo de todo el barrio, el Parque Cruz Conde. Se trata de una zona ajardinada sobre el espacio de antiguas huertas tras el Cementerio de Nuestra Señora de la Salud. La idea surge a iniciativa del alcalde Antonio Cruz Conde³⁶ –de quien heredará su nombre– durante los años 1950.

Osuna-Pérez, Fernando (2013) Córdoba y el Guadalquivir: permanencia y flujo (Tesis Doctoral)



Figura 2.74: Fotografías de las obras de jardinería en los primeros años de ejecución del

Parque Cruz Conde (1966). En 1957, el arquitecto José Rebollo Dicenta presenta el *Proyecto de Parque Municipal o Parque Oeste* con una extensión de casi 15.000 m², donde también se preveía construir embarcaderos en la orilla del río y destinar un área al cultivo de todas las variedades posibles de naranjos. Desde el inicio de los estudios previos se prohíbe cautelarmente edificar en la zona. Y en pocos meses tanto la Comisión Provincial de Urbanismo como el Ministerio de la Vivienda dan luz verde al plan, cuyo proyecto de ordenación parcial aprueba el pleno municipal en 1958. El siguiente –y delicado– paso es la adquisición de terrenos, teniendo en cuenta que hubo de descartarse la ubicación originalmente elegida a los pies de la Sierra por el alto coste de los mismo. Esta vez sí se llega a un acuerdo con los propietarios Miguel Ariza Calvo, la marquesa del Mérito, Purificación Sánchez Cot, José Salinas An-chelerga, los hermanos Carlos, Fernando y María Luisa Montijano, Pedro Castro Carmona y Carbonell y Cía. empresa propietaria de una casa en la calle Simón de Toro afectada por el proyecto. También se prevé incorporar en el futuro los terrenos del cementerio de la Salud –una vez que se construya un nuevo camposanto–, dejando así exenta la ermita, como estuvo en su origen (Barrionuevo Ferrer et al., 2011).

La extensión alcanza 330.000 metros cuadrados, inferior a las cuarenta hectáreas previstas, que seguirá menguando en años posteriores con los repetidos “bocados” que se le asestan para construir el Instituto Séneca, el Parque Zoológico (1968), el Parque de Bomberos, el Teatro al Aire Libre (1969), viviendas sociales y otros equipamientos, malográndose así en parte el gran pulmón verde.

Otro de los proyectos que se adhieren a esta gran zona verde es el Jardín Botánico (1982, fig. 2.76), en terrenos donde se ubicaba el vivero municipal. Para la redacción del proyecto se convocó un *Concurso de Ideas para la Ordenación Paisajística el Jardín Botánico*, fallado en 1981. El proyecto final lo redacta el arquitecto municipal Javier Ruiz de Azua siguiendo los preceptos de la propuesta ganadora –del arquitecto Antonio Mesa y el biólogo Antonio M^º Regueiro–. Ante todo hay que destacar el enfoque eminentemente urbanístico que se da al proyecto al tomar como punto de partida fundamental lograr la integración plena del Jardín en la ciudad, conscientes de que era una «ocasión única de conseguir, a su vez, la íntima conexión



Figura 2.75: Inauguración del parque zoológico 1968. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba

del río con la ciudad y acabar así con la imagen de elemento perturbador que hasta entonces representaba el Guadalquivir». Es más, se hablaba de la «reivindicación del río como elemento natural y vivo, objeto también de integración urbana y no de ocultamiento o marginación, como lamentablemente parece venir siendo criterio de los organismos implicados en su administración», sin duda una muestra del ambiente que precedió toda la operación CIGC y la posterior redacción del PERG.

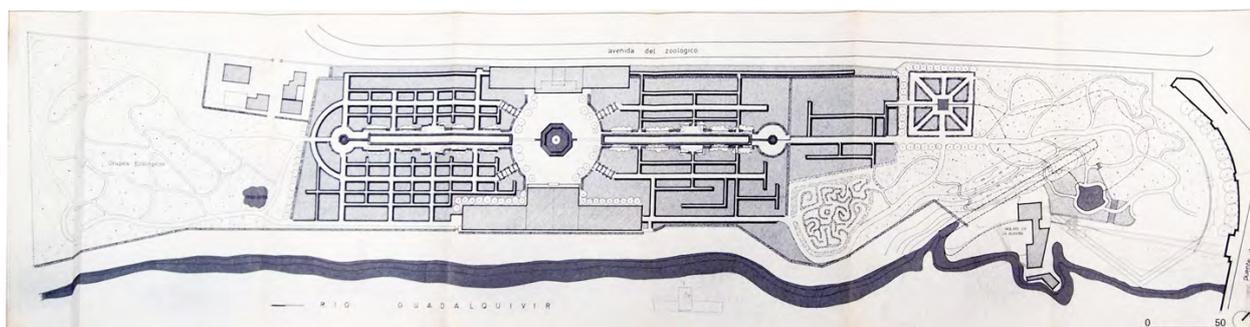


Figura 2.76: Planta del proyecto del Jardín Botánico (1982). Arquitecto municipal Javier Ruiz de Azua. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.

El parque Cruz Conde es una zona de reserva arqueológica, al hallarse en el subsuelo parte del gran yacimiento de *Corduba*, la ciudad íbera predecesora de la Córdoba Romana. En esta zona, llamada Colina o Cerro de los Quemados, hubo un asentamiento estable desde el III milenio a. C. hasta finales del siglo II a.C. - siglo I a.C. Precisamente, la Colina de los Quemados es un cerro artificial, formado por la acumulación de restos arqueológicos. http://cordobapedia.wikanda.es/wiki/Parque_Cruz_Conde

Entre los grandes equipamientos del barrio destaca sobremanera el uso hospitalario, con el Complejo Hospitalario Reina Sofía. En 1966, Rafael de la Hoz, en colaboración con Gerardo Olivares James, presenta el proyecto para el *Hospital General de Córdoba* –actual Hospital Provincial– lo que supone un salto dotacional excepcional en el panorama andaluz de la sanidad en su época.

La posición del hospital ocupa un alcor que sobremira al río en dirección sur. El empaque de la implantación (fig. 2.77) se muestra nítida y visible desde la llegada a la ciudad por esa orientación. Desde el punto de vista funcional, hay que entenderlo como una máquina de curar, de esta forma se diseñan dos grandes paralelepípedos para albergar las dos funciones básicas del edificio: la estática del reposo –configurada como un bloque que se eleva en altura buscando vistas con unas amplias terrazas a la vez que huye del ruido de la calle–, y la cinética de la industria y la máquina –como un gran basamento, compacto y funcional, capaz de albergar toda la actividad del centro–. Este concepto funcional se traduce en un cuidado especial en la organización y dimensionamiento de circulaciones y de instalaciones, consiguiendo un gran estanque en los jardines con la excusa de la refrigeración de los circuitos de climatización. Hoy día, algunas reparaciones pudieran tergiversar la nitidez del diseño original.

A este edificio se irán sumando otros como el Hospital Materno Infantil (1975), el Hospital General (1976) o el reciente edificio de Consultas Exter-

nas (2002) así como otra serie de edificaciones anexas para configurar el complejo denominado actualmente Hospital Reina Sofía,.



Figura 2.77: Hospital General de Córdoba (hoy hospital provincial) (1966-69) . Arquitecto: Rafael de la Hoz. Fuente: Barrionuevo Ferrer et al. (2011).

2.6.2 Operaciones residenciales

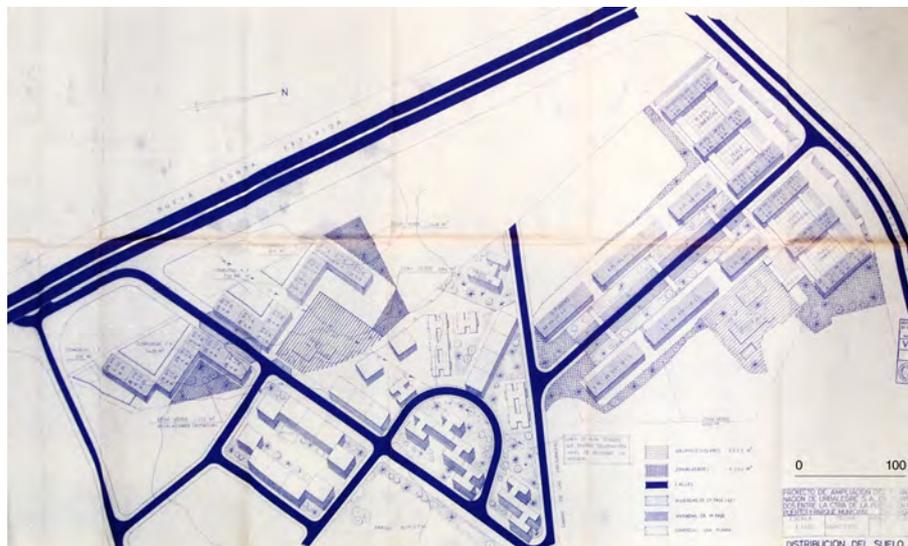
A pesar de que el Parque Cruz Conde-Corregidor es uno de los barrios más extensos de Córdoba, sin embargo, tanto su población como el número de viviendas no es muy elevado, debido a la gran cantidad de intersticios sin edificar y a la baja densidad de sus construcciones. Resulta paradójico, el hecho de que un espacio, que probablemente, albergó el primer asentamiento humano de la ciudad, de época ibérica, se encuentre actualmente en fase de urbanización y geográficamente aislado del resto de la ciudad. No obstante, para comprender su evolución hay que analizar su más reciente historia. (Molina Jaén, 1993)

Sus orígenes, se remontan a principios de los sesenta, momento en el que se construye el primer grupo de edificios, cuyo promotor fue la Caja Provincial de Ahorros de Córdoba. Construidos en orden cerrado en torno a una manzana, son bloques plurifamiliares de cuatro plantas, de gran simplicidad en sus fachadas. Se localizan frente al Parque Municipal y el Hospital Provincial, cuya construcción, fue algo posterior a la de éste primer núcleo (Molina Jaén, 1993).

A continuación, será la empresa constructora Herzog-Galio, quien toma la iniciativa presentando en 1967 un proyecto de urbanización del polígono, limitado por el grupo de viviendas antes mencionado, el Parque Municipal Cruz Conde, el Canal de Riego del Guadalmellato y el Camino de las Abejorreras. Con una superficie de 52.500 m². Paralelamente al Polígono de Herzog Galio, se lleva a cabo, la edificación en los terrenos comprendidos

entre la carretera de Puesta en Riego y el Camino de las Abejorreras, por parte de la constructora Urbalegre, S.A. A pesar de que en este caso el entramado es de orden cerrado, sin embargo, mantiene cierta homogeneidad con el conjunto anterior tanto por la altura como por el empleo del ladrillo en las fachadas (Molina Jaén, 1993).

Figura 2.78: Proyecto de ampliación del Plan Parcial de ordenación de Urbalegre (1970). Plano de distribución del suelo (E. 1/1.000). Promotor: Urbalegre S.A. Redactor: José Rebollo Dicenta. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.



En 1970, el propio Rebollo Dicenta elabora el *Proyecto de ampliación del Plan Parcial de ordenación de Urbalegre S.A. en terrenos comprendidos entre la carretera de la puesta en Riego (avda. aeropuerto) y Parque Municipal*, una ampliación del anterior Plan Parcial de 1968, que pretende incorporar dos nuevas áreas para ampliar la edificación junto a las primeras fases (fig. ??), haciéndose constar en la memoria lo siguiente:

«[...] situadas en uno de los sectores residenciales de mayor apetencia por los particulares, bien comunicados con el centro y que contarán con todos los servicios. A este respecto debemos señalar el éxito que ha representado la primera fase de construcción de viviendas por Urbalegre y el anterior de la Caja Provincial de Ahorros».

También de similar cronología, son los bloques de siete plantas, cuyas fachadas miran a la Avenida de Menéndez Pidal. Ya, a finales de esta década de los setenta, se completa la urbanización a ambos lados de la avenida Virgen de los Dolores en dirección a la del Aeropuerto. (Molina Jaén, 1993)

Incluido en este barrio, pero formando una unidad urbana claramente diferenciada, se encuentra el grupo de edificios de la avenida del Corregidor. Localizados sobre una antigua huerta, los más antiguos fueron construidos desde fines de los sesenta hasta mediados de los años setenta, fruto de la iniciativa de su promotor, el Monte de Piedad. (Molina Jaén, 1993)

En el caso de la urbanización Parque Avenidas sí se realizan previamente los proyectos de pavimentación, alcantarillado y alumbrado –todos ellos datados en 1976– que anteceden la construcción de unas viviendas que se terminarán ya iniciada la década de los ochenta. Su trazado puede servirnos de ejemplo paradigmático de los que ha sido la ocupación del poniente de la ciudad en su franja más próxima al río y es que la urbanización se

construye como una bolsa cerrada que se engancha a un viario existente –la carretera de la Puesta en Riego, continuación de la avenida del Aeropuerto– sin más consideración que la posibilidad de reenganchar las dos vías interiores a una futura ronda oeste que finalmente no construirá. Se desconoce si por cuestiones económicas o por preferencias de un mercado temeroso de esta periferia desierta pero el caso es que esta nueva urbanización se concibe con una muy baja implicación con el barrio, sin aparentes cesiones al futuro viario lo que deja una única fachada que además se retranque de la calle tras una bolsa de aparcamiento interior.

En 1976 se presenta el *Plan Parcial de ordenación para la terminación del Polígono Poniente y modificación del Plan General de Ordenación*, redactado por Rebollo Dicenta, quien además de proponer un sistema de parques que prolonguen hacia el norte el gran espacio verde municipal, expone en la memoria del proyecto la situación en la que estaba la urbanización del Sector de Poniente:

- Polígono aprobado en Parque de las Avenidas de iniciativa privada (Prosol Larvi).
- Aprobado polígono de iniciativa municipal al oeste de Gran Vía Parque bajo la plaza de toros.
- Aprobado y parcialmente construido polígono de iniciativa municipal entre avda. Aeropuerto, Vallellano y cementerio Nuestra Señora de la Salud.
- Construida primera fase de Urbalegre.
- Construido Herzog-Galio.
- Construido viudas monte de piedad.

En 1981, un Informe Pericial redactado por Javier Astolfi arrojará luz sobre esta vorágine constructiva del polígono de Poniente. En él expone la dudosa situación legal del –primer– Plan Parcial de 1968, el cual no llegó a la Delegación del Ministerio de la Vivienda para su aprobación definitiva y que sin embargo fue aprobado por el Ayuntamiento por aplicación del silencio administrativo.

Además constata una serie de irregularidades entre lo construido y lo proyectado: ausencia de zonas verdes y de grupos escolares en beneficio de un acusado aumento del volumen de viviendas construido (fig. 2.81).

2.6.3 Equipamientos deportivos y universitarios

A pesar de que esta zona cuenta con una importante dotación de equipamientos, sobre todo de carácter docente universitario –que atraen gran cantidad de la población estudiantil–, se constata una falta de conexión entre éstos y la zona residencial. Esto se acrecienta por el aislamiento y las dificultades de accesibilidad de unas implantaciones que sistemáticamente han preferido posarse al borde del altiplano de Cruz Conde,

Entre esos equipamientos universitarios destacan:

- La Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos de Córdoba (1964): En las figuras 2.82 y 2.83 se aprecia la excelente posición como mirador del proyecto de Fernando Moreno Barberá, que se adapta a la pendiente de la ladera mediante varios niveles escalonados, pero siempre volcada al interior obviando la relación directa con la calle.



Figura 2.79: Proyecto de pavimentación y alcantarillado del Parque Avenidas (1976). Planta general (E. 1/500). Ingeniero: José M^a Carrere. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

2.6. El urbanismo débil del Sector Oeste

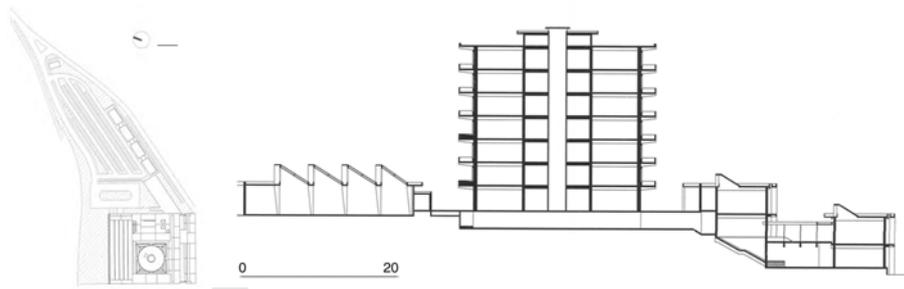


Figura 2.82: Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos (1966). Arquitecto: Fernando Moreno Barberá. Fuente: Barrionuevo Ferrer et al. (2011).

- La antigua Escuela de Ingenieros Técnicos Industriales (1970). Esta edificio en forma de H (fig. 2.84), obra de Antonio Galán Lechuga, se sitúa junto a la intersección de la avda. Menéndez Pidal con la Ronda de Poniente. Si a esta última sumamos la zona de huertas que hay en la trase-ra, tenemos que en la práctica el centro está incomunicado en la mitad de su perímetro.



Figura 2.83: Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos (1966). Arquitecto: Fernando Moreno Barberá. Fuente: EStudio Rehabilitación Sector Sur. Vol.1



Figura 2.84: Escuela Ingenieros Técnicos Industriales. Fuente: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico

- La Escuela Universitaria de Enfermería (1971). Es un edificio prismático de 8 plantas, situado entre el Hospital Provincial y los Colegios Mayores, al final de la calle Escritor Conde Zamora, actualmente en fondo de saco.
- La Facultad de Medicina (1973). Obra de Rafael de la Hoz, quien compone un conjunto muy del gusto del Estilo Internacional, diferenciando una pieza de zócalo de un prisma a modo de torre con parasoles de hormigón. En la reciente fotografía de la figura 2.85 se aprecia perfectamente la nula relación en planta baja entre calle y edificio.
- La Facultad de Ciencias de la Educación (1978, fig. 2.86). Obra de Francisco Javier Sáenz de Oíza, primer premio del concurso celebrado en 1978, se sitúa también en el mismo borde de la Ronda de Poniente, la cual define su trasera, contando con un único acceso en la fachada opuesta por la calle San Alberto Magno.

Figura 2.85: Acceso principal de la Facultad de Ciencias de la Educación.
Autor: Americo Toledano (2013)
Fuente: Wikipedia



El otro gran uso que dotacional que destaca en el barrio es el deportivo. Al ya mencionado parque habrá que añadir:

- El Parque deportivo "Fontanar" (1968). Se trata de una encargó de la organización católica Hermandades del Trabajo a Rafael de la Hoz (Luque, 2011), quien crea esta colosal piscina (fig. 2.87) de forma ameboide rodeada por un gran espacio de pradera. El Fontanar estuvo funcionando durante 35 años para el disfrute estival de los cordobeses. En el año 2003, tras no poder hacer pago a una deuda reclamada por el Ayuntamiento, El Fontanar cerró sus puertas (Sanz, 2003). Tras seis años de reclamaciones, el TSJA falló en contra del Consistorio que tuvo que devolver lo pagado, pero ya no fue posible reabrir la instalación, que actualmente permanece en desuso.
- Instalaciones deportivas del fontanar (1994). Frente a las piscinas de Rafael de la Hoz, se ejecuta esta gran instalación que alberga un campo de fútbol y las instalaciones de la Federación Andaluza de Atletismo (fig. 2.88).
- Proyecto de Club Náutico (1970). Aunque no se llega a construir, el Ayuntamiento encarga a Rebollo Dicenta la redacción de un *Proyecto de club náutico en la margen derecha del río Guadalquivir* (fig. 2.89), que incluía varias pistas deportivas, piscinas y edificio social (fig. 2.90).



Figura 2.86: Acceso principal de la Facultad de Ciencias de la Educación.
Autor: Daroca Bruño, Francisco (2007)
Fuente: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico



Figura 2.87: Parque deportivo "Fontanar" de las Hermandades del Trabajo.

recuperado del blog:

<http://cordobaporsiempre.blogspot.com.es/2013/01/el-fontanar.html>



Figura 2.88: Solar de las instalaciones deportivas del Cruz Conde. 1994.

Fuente: Archivo Municipal del Córdoba.

2.6. El urbanismo débil del Sector Oeste

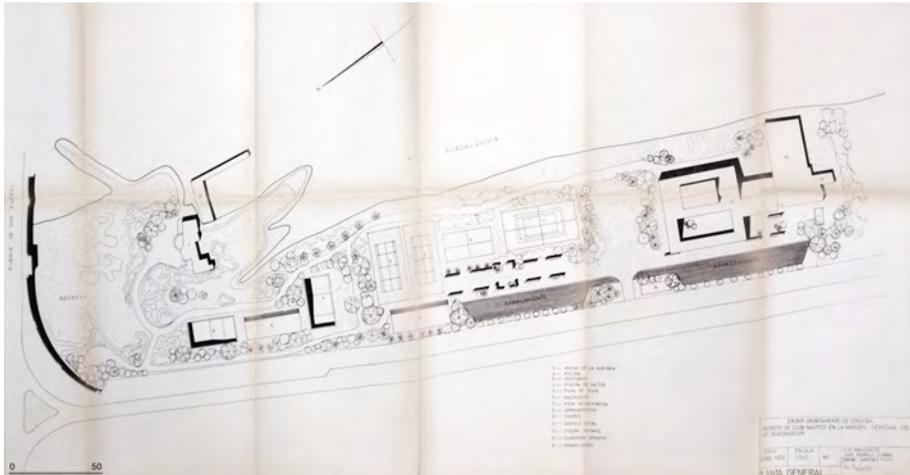


Figura 2.89: Planta del Proyecto de club náutico en la margen derecha del río Guadalquivir (1970). Arquitectos José Rebollo Dicenta y Daniel Sánchez Puch. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.



Figura 2.90: Alzado del Proyecto de club náutico en la margen derecha del río Guadalquivir (1970). Arquitectos José Rebollo Dicenta y Daniel Sánchez Puch. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba.

2.6.4 *Del urbanismo débil a una densidad solidaria concentrada hacia el río*

Se pretende de un lado, unificación espacial identitaria de todos los fragmentos de verde que constituyen el entorno de la antigua Colina de Quemados donde se fundó la ciudad prerromana, donde existe la ciudad turdetana y que, tras la operación del Parque Cruz Conde siguieron realizando otras de espacio abierto y distintas características, como fueron el Jardín Botánico, el Zoológico, el instituto y finalmente, la Ciudad de los Niños. Estos espacios vecinos, podrían volver a encontrar sus espacios de fluencia de manera que, desde el interior de la ciudad a través del Parque Cruz Conde se pueda descender hasta el río, por lo menos, para que se pueda tener un itinerario extenso. Las primeras operaciones se construyeron al borde de este parque, consisten en operaciones privadas que en su gran mayoría incumplieron todas las directrices del Plan General, en extensión trazado de viarios, densidades, renunciando a los usos y equipamientos que el Plan establecía en cada lugar. Finalmente, hay una estructura muy densa, casi continua y con carencia de tramas y de viario, pero pensando precisamente en su conjunción con esa idea de continuidad espacial de Cruz Conde hacia el río. Se podría plantear con el nuevo viario que se está trazando del Plan que se puede articular de diferente manera la ciudad, buscando las nuevas continuidades con el norte de la ciudad, más al norte, sean Ciudad Jardín, el Zoco así como, la nueva zona del PP-02; así, podría ser que una de las vías que tienen mayor continuidad como por ejemplo la Avda. Virgen de los Dolores, que no tiene ninguna continuidad en ninguno de sus extremos, podría ser perfectamente convertida en una especie de parque, o bulevar central barrial y que podría formar parte de ese eje de acontecimientos de carácter más amable dentro de la ciudad.

En el W₃ tenemos toda la zona de grandes edificios administrativos que se engancharon a la Avenida Conde de Vallellano y a la calle Santo Tomás de Aquino, a la que pertenecen los juzgados y todos los edificios del Gobierno Autonómico. Suele ser además, un lugar con muchos problemas de congestión y aparcamiento, al que se puede acceder desde varios enlaces desde la avda. del Aeropuerto y los Custodio. De esta forma, podría convertirse más en un lugar interior, como una horquilla urbana de entrada y salida, así como, la conexión con la avda. del Aeropuerto debería estar limitada a los lugares que establezcan ciertas continuidades entre esta zona del barrio de Vallellano y los barrios que se encuentran más al norte de la avda. del Aeropuerto; proponiéndose para ello, una continuidad en el W₃ con Ciudad Jardín. La calle Infanta Doña María a continuación del Pabellón Vista-Alegre, tiene ciertos problemas de articulación podría quedar más en una articulación pasante, y se convertiría de este modo, en un lugar de paso, tal vez, no sería necesario que fuera el nudo que dirige todos los tráfico, junto al Avda. del Aeropuerto en dirección hacia la Avda. Gran Vía Parque que podría permitirse, con la entrada en carga de estos nuevos ejes que unen Cruz Conde y Vallellano, con los barrios del norte.

Se considera que Gran Vía Parque podría ampliar por ejemplo, una de sus aceras hacia el bulevar central y ser de un solo sentido combinando esas calles que enlazarían en el W₄

W₄, engancharía un poco todos los accesos que vienen de la ronda de poniente, la zona del rectorado y los hospitales, articularía en el extremo superior del Parque de Cruz Conde hacia un doble recorrido en dirección al barrio del Zoco y esas calles que ahora mismo están casi inactivas pero que tienen muy buena sección podrían perfectamente asumir tráfico en dobles direcciones jugando con el ancho de las manzanas.

El W₅ sería la conexión de toda esta zona de Vallellano en los equipamientos del Fontanar y de la Asociación de Atletismo con la nueva Renfe, la nueva zona O₂ y el límite por supuesto de la zona del Zoco, la zona del escritor calle conde Zamora.

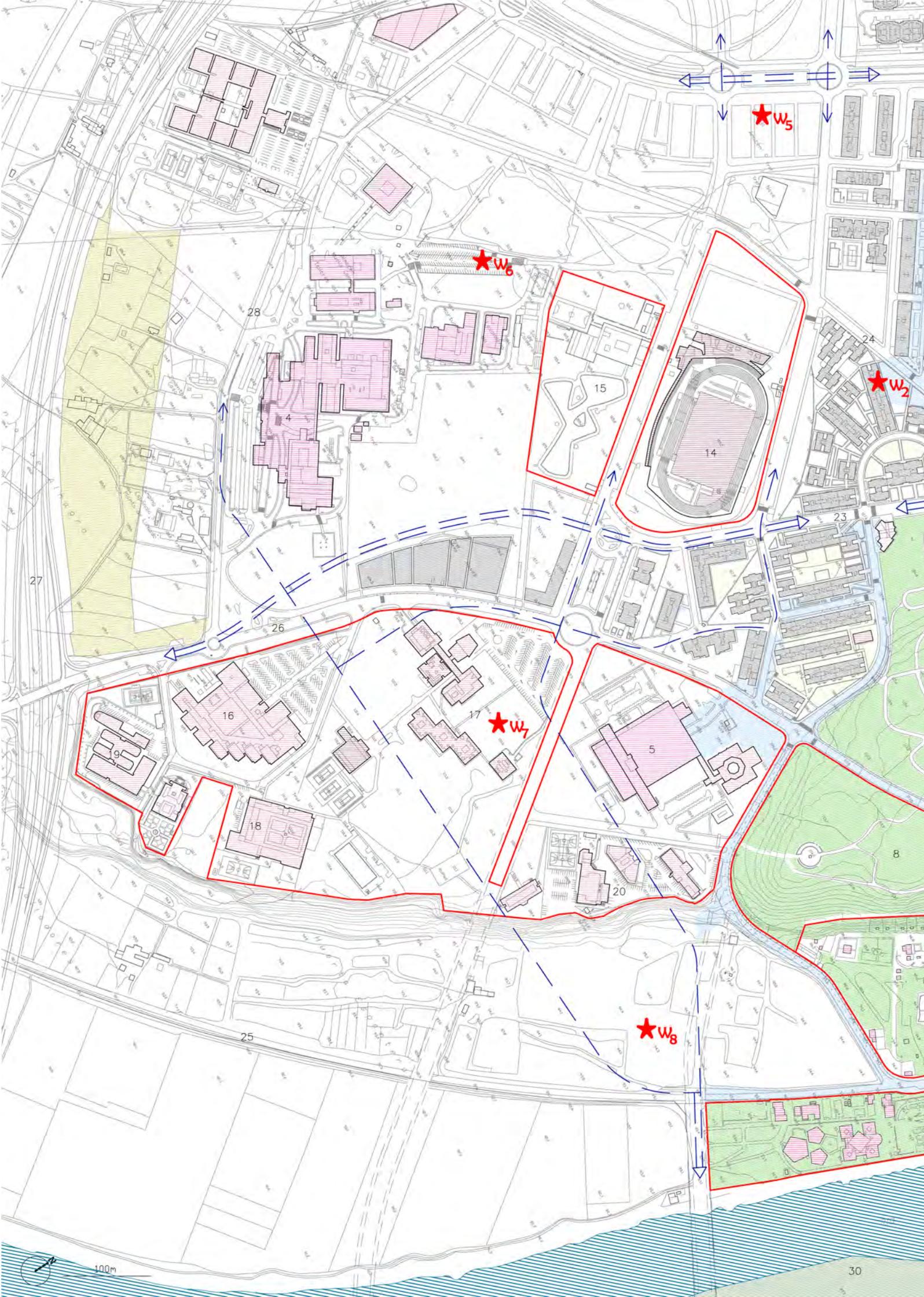
En el W₆, hemos visto dos zonas de grandes equipamientos, de grandes delimitaciones, de grandes vacíos, de grandes llanos, de lugares y superficies sin un programa aparente aunque clasificados la mayoría como suelo urbano, están la mayoría demasiado especializados en grandes equipamientos. Convendría permeabilizar de alguna manera alguno de estos recintos, hacerlos más permeables incluso plantear la introducción de usos más híbridos.

Y finalmente en el W₇ se pretende una articulación doble que aglutine la idea que finalmente la acumulación de planes han ido depositando en esta zona, han sido un conjunto de viarios no ejecutados que pretendían cruzar el río Guadalquivir, nada más y nada menos, que dos puentes. Ya se explicaba que el más cercano al puente de San Rafael estaba arrastrado desde el Plan del 58, y el otro, lo proponía el de 2001. Podría ser que estos puentes como calle-puente, y su continuación viaria están totalmente desamparados desde cualquier tipo de idea de ciudad, con lo cual son un itinerario periurbano con lugares que tampoco tienen precisamente mucha intensidad y nos parece que hacer una inversión en más puentes de estas características de los que ya Córdoba tiene suficientes no sería nada productivo. Se propondría pues o tendría más sentido desde este estudio, el concentrar todos esos flujos desde la zona superior, desde la zona occidental que viene desde el norte, aglutinarlos en un sistema de doble vía, que pudiera acumular cierta densidad edificatoria y de usos; y de este modo, llevarla hasta la misma orilla del río, justo en el límite del Jardín Botánico, para luego con un solo puente provocar ese cruce con mayor intensidad. A su vez, se podría considerar el desmonte de muchas de las vías que ahora mismo son totalmente de paso como la del Zoológico y el Botánico y la que pasa por mitad del Parque Cruz Conde, avenida Lineo y la de Menéndez Pidal respectivamente. Así, podrían pasar a ser rutas destinadas a otros usos más cívicos y de paso. Igualmente, pasaría con la avda. de los Custodios. Puede ser mucho más interesante, la continuidad del Camino de los Abejorreras, en su conexión con la calle Pintor Mariano Fortuny; hasta acometer con la del Pintor Espinosa y luego, continuar paralela al muro meridional del antiguo Cementerio de Nuestra Señora de la Salud; para acabar acometiendo y enlazándose con la avda. del Corregidor.

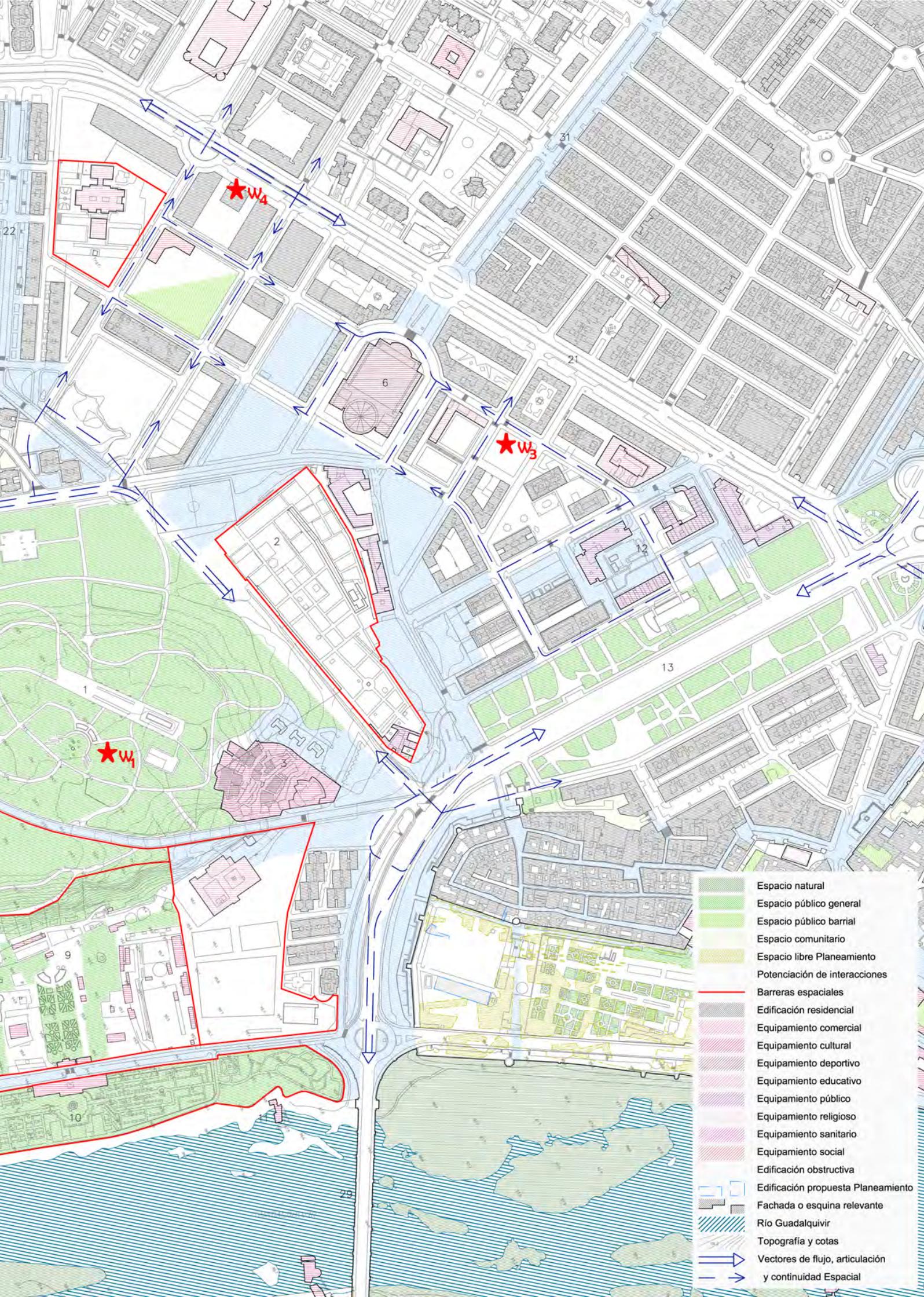
Quedaría entonces más hacia la avda. de los Custodios como lugar de paseo o bulevar, conectando el Polideportivo de Vista-Alegre con Jardines de Conde de Vallellano y la entrada histórica a través de su puerta y su muralla al barrio de San Basilio.

Figura 2.91: Cartografía de la zona Oeste en contacto con el río.

(1) Barrio y Parque «Cruz Conde». (2) Cementerio Ntra. Sra. de la Salud. (3) Teatro de la Axerquía. (4) Hospital Reina Sofía. (5) Hospital General. (6) Polideportivo Vista Alegre. (7) Jefatura de Policía Local y Servicio de Extinción y Salvamento. (8) Ciudad de los Niños. (9) Parque Zoológico. (10) Jardín Botánico. (11) Molino de la Alegría. (12) Gobierno Civil, Juzgados y Edificios Administrativos. (13) Av. del conde de Vallellano. (14) Pista de atletismo. (15) Parque Deportivo «El Fontanar». (16) Facultad de Medicina. (17) Colegios Mayores Universitarios Ntra. Sra. de la Asunción. (18) Colegio Mayor Lucio Anneo Séneca. (19) Escuela Politécnica Universitaria. (20) E.T.E.A. (21) Av. del Aeropuerto. (22) Av. Virgen de los Dolores. (23) Calle Pintor Espinosa. (24) Calle Pintor Fortuni y Camino de las Abejorreras. (25) Av. El Lineo y Camino de la Alameda del Obispo. (26) Av. Menéndez Pidal. (27) Ronda de Poniente A-3050. (28) Calle San Alberto Magno. (29) Puente de San Rafael. (30) Isla de las Esculturas. (31) Gran Vía Parque.
Fuente: Elaboración propia, 2013.



100m



- Espacio natural
- Espacio público general
- Espacio público barrial
- Espacio comunitario
- Espacio libre Planeamiento
- Potenciación de interacciones
- Barreras espaciales
- Edificación residencial
- Equipamiento comercial
- Equipamiento cultural
- Equipamiento deportivo
- Equipamiento educativo
- Equipamiento público
- Equipamiento religioso
- Equipamiento sanitario
- Equipamiento social
- Edificación obstructiva
- Edificación propuesta Planeamiento
- Fachada o esquina relevante
- Río Guadalquivir
- Topografía y cotas
- Vectores de flujo, articulación y continuidad Espacial

Capítulo 2. Parte C
El río como entorno barrial

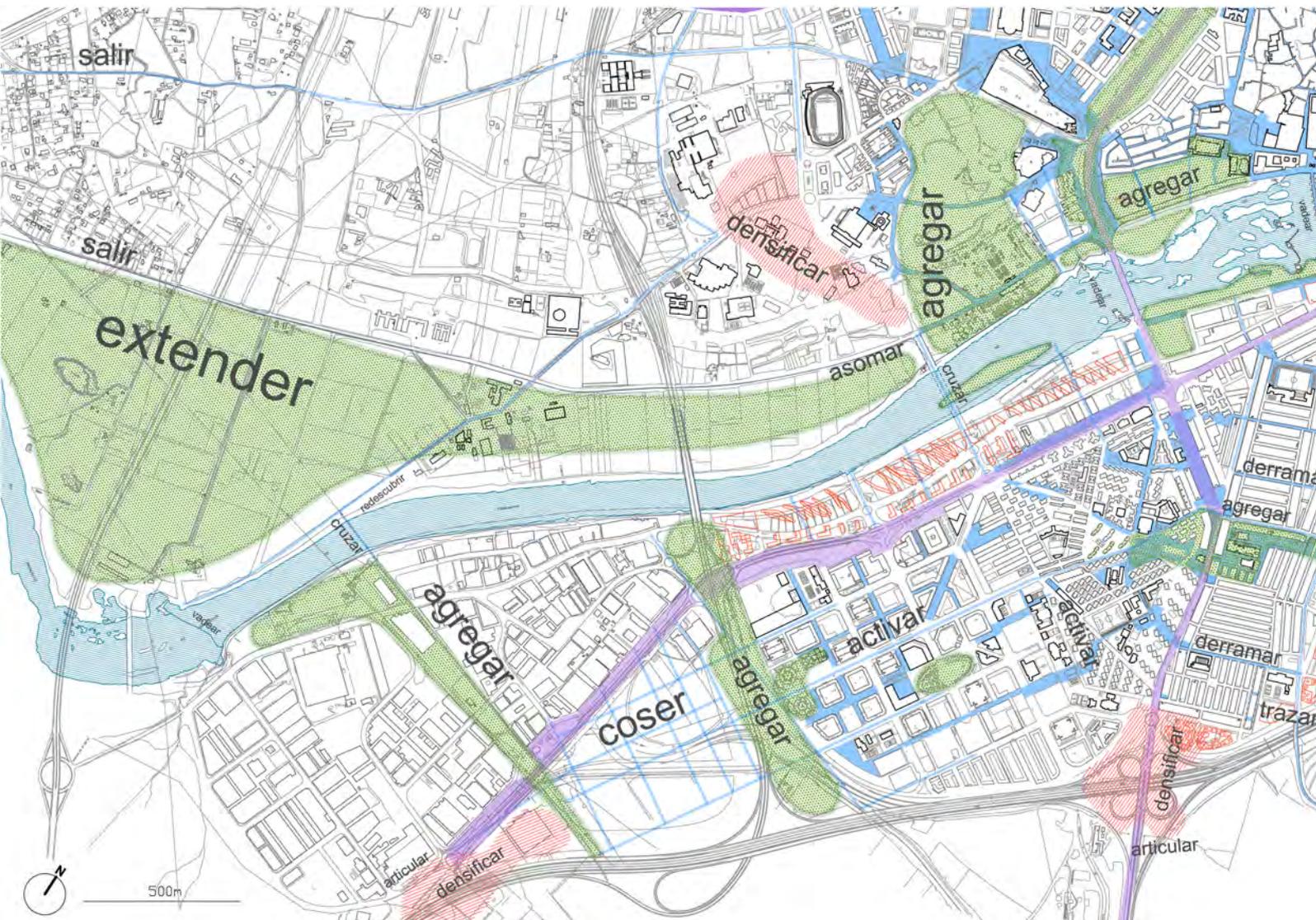
2.7 Campos de acción

Tras estudiar ciertas fenomenologías del espacio urbano y residencial de cada uno de los barrios y sectores próximos al río, se persigue enfatizar lugares que heredan una serie de deficiencias a través de hilos conductores que además conectan cada uno de estos ámbitos, favoreciendo la relación entre los barrios y el río, desde dentro hacia afuera. Ese conjunto de operaciones se ha pretendido simplificar a partir de una serie de acciones (fig.2.92) que tienen una representatividad espacial general:

- *Articular*: vinculado a la idea de fortalecer relaciones entre varias direcciones y varios entornos de distinta naturaleza en la ciudad. Así se puede observar, en el gráfico, cómo se producen en lugares donde hay un alto contraste entre infraestructuras de primer y segundo orden, es decir, rondas de circunvalación con vías que tradicionalmente han asumido ese papel de paso, pero ya metidas en la ciudad, y muy próximas siempre a los bordes urbanos –como es el caso del espacio fluvial–.
- Se observa cómo está en el nudo de acceso del polígono de la Torrecilla, en la entrada desde la carretera de Granada y la ronda sur hacia todo el conjunto del Sector Sur, en la zona de Cruz Conde muy pegado a este conjunto verde del parque Cruz-Conde, más zoológico y jardín botánico. Luego en el acceso desde la zona del arenal Arcángel junto al estadio, donde debería fortalecerse también ese enganche entre la ronda y el acceso a la ciudad y por último la necesaria articulación de la ronda sur con la ronda de poniente, con la carretera de Badajoz, la antigua Nacional IV hacia el Campus Universitario y el polígono de Chinales y los grandes accesos virios de avenida de Libia y Carlos III.
- *Densificar*: muy asociada a la anterior se aplica a lugares que han quedado un tanto desabastecidos quizás por una carencia de ideas fuertes que planteen el intercambio de usos y el enraizamiento de todas las componentes de una ciudad, incluyendo los valores naturales y ecológicos pero también la intensa actividad necesaria vinculada a los lugares de representación simbólica de la ciudad, así entonces, existiría la necesidad de articular actividades, arquitectura, y espacios micro de relación ciudadana en estos lugares que se pretende articular.
- *Derramar*: se refiere a la necesidad de llevar a los barrios a través de sus propias tramas hacia el río. Cada uno de los propios barrios parece querer desarrollarse con uno de los fragmentos del río, fundamentalmente, el Polígono del Guadalquivir hacia la zona del Cordel de Écija; Fray Albino hacia la orilla izquierda mirando al ferial del Arenal; el Santuario hacia la zona de los caminos de Lope García y del molino de Carbonell, y el propio Cañero hacia el nudaje que hay en la desembocadura del Arroyo Pedroches y el entronque de las rondas Sur y de Levante en uno de los meandros que hace el Guadalquivir. Por último, considerar la necesidad de abrir nuevos recorridos entre la Fuensanta y el Arcángel, hasta los pies del Río.

- *Coser*: es la necesidad de enlazar dos tramas, dos barrios, dos lugares de la ciudad que se encuentran separados por un lugar o por un espacio baldío, en este caso utilizado para un espacio muy extenso e indefinido que hay entre el polígono del Guadalquivir y el Polígono Industrial de la Torrecilla. Un lugar que está calificado como industrial pero que realmente no se propone ninguna trama, solo un pequeño viario dentro de sí mismo, dentro del nudo de infraestructuras que forman la avda. de Cádiz, la nueva variante de la Ronda Sur y su enlace con el puente de Andalucía y la Ronda de Poniente. Ese lugar que queda aislado, puede conectarse al Polígono de Guadalquivir y a la Torrecilla provocando relaciones de continuidad entre ambos espacios.
- *Extender*: hacer crecer hacia algún sitio. Es una de las acciones a hacer en el espacio verde, la prolongación de ciertos entornos de espacio libre de la ciudad hacia otros, más extensos, en sus límites o fuera de ésta. En este caso, se está aludiendo a la extensión de la zona del Jardín Botánico hacia la Alameda del Obispo o incluso al Balcón del Guadalquivir y el ferial, a través de la zona del Arenal; así mismo, en la Ribera del Río como posibles parques metropolitanos.
- *Agregar*: también asociada al espacio libre es la de agregar, que toma el matiz de ser una acción encargada de unir espacios que ya existen, incluso pequeños espacios baldíos con otros que ya funcionan y están

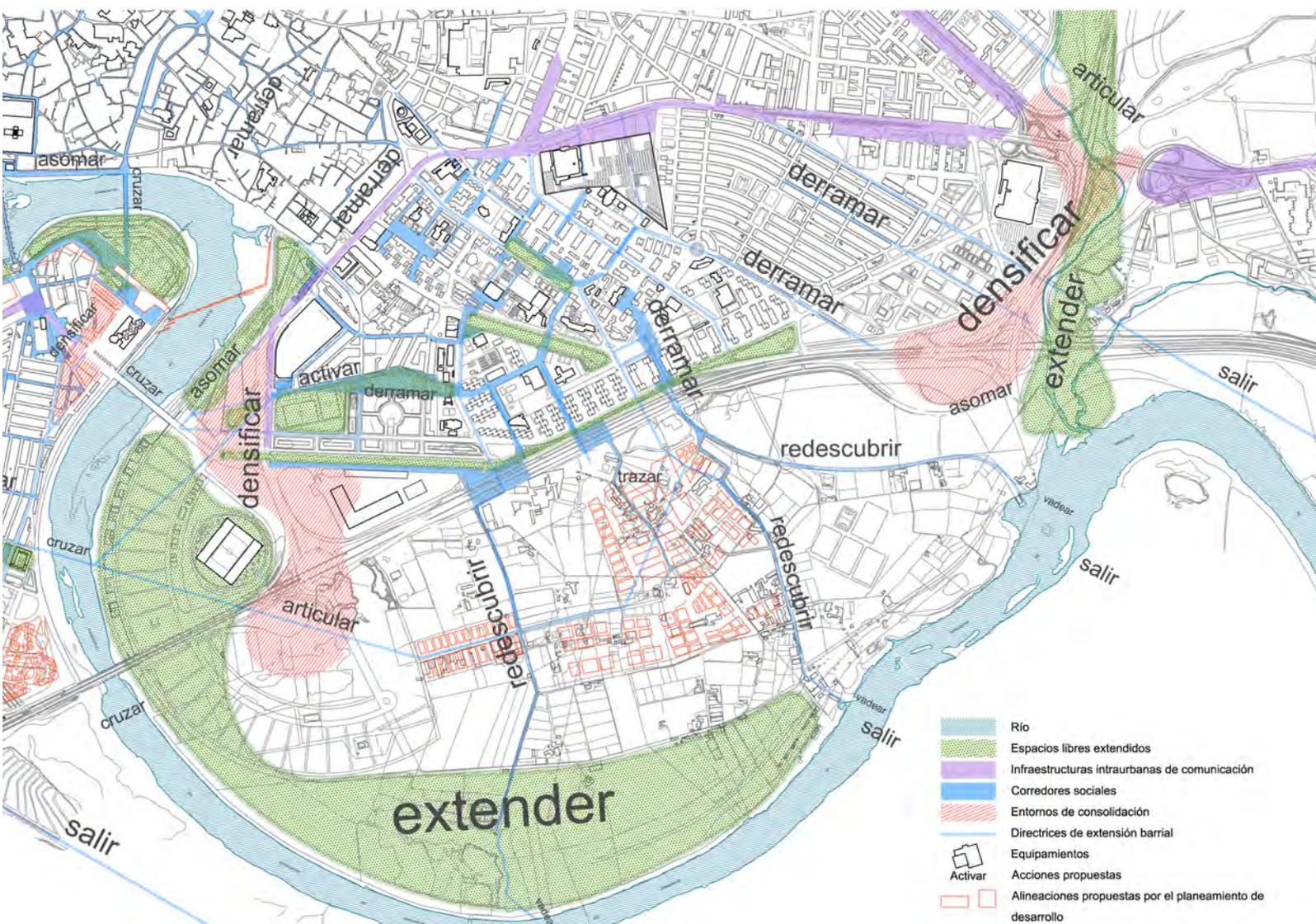
Figura 2.92: Estrategia coexistencia espacial.
Fuente: Elaboración propia, 2013.



2.7. Campos de acción

designados como parque. Entonces, agregar sería la concatenación de unos con otros, a través de acciones de enlace y mejora urbana, para ser identificados como un solo espacio de continuidad.

- *Descubrir*: trata de subrayar y reforzar trazados de la ciudad que estaban siendo olvidados, ya no solo por su desaparición, sino por el hecho de no formar parte de la idea de *ciudad fluvial* que se quiere. Así pues, todo un conjunto de caminos que van hacia antiguas almunias, zonas de cruce de barcas, vados, molinos, asociados a ciertas industrias, al recreo, a ciertos recorridos territoriales (que en otros capítulos se explican con mayor precisión). Los caminos hacia la Alameda del Obispo, el Camino de Abejorreras, el Camino de Lope García o el de Carbonell, son ejemplos de la necesidad de descubrir un entorno a su través que debe formar parte de la ciudad.
- *Cruzar*: algo tan importante como cruzar el río, no debe quedar solo en el simple hecho de colocar un puente y permitir el paso. Cruzar un río, sobre todo en la ciudad, es algo más, es un acontecimiento y por tanto es un momento de la ciudad muy importante donde ésta debe tener un conjunto de arquitecturas de espacios libres y de actividades vinculadas a ese cruce y a ese elemento ingenieril que lo permite, ya sea puente, pasarela, azud o vado. Deben ser elementos de proyectos muy conscientes del papel que representan, su función será la de unir realidades en las



dos orillas o también la de salir de la ciudad. En lugares donde el río está rodeado de ciudad se trataría de mantener esa continuidad urbana de un extremo al otro del río, y en los casos en que cruzar supusiera salir de la ciudad, como el caso de la zona del Arenal, sería una transformación de tal acontecimiento, un salto de lo urbano a lo rural o a lo metropolitano y la presentación por tanto de un paisaje.

- *Trazar*: es una acción más consciente, más propia del urbanista, que consiste en dibujar continuidades entre el interior y el exterior de la ciudad, entre los lugares de articulación y de cruce del río, para intentar conformar, de alguna manera, esta especie de itinerario intra y ex-urbano principalmente.
- *Vadear*: sería un término muy parecido. Se está hablando de la localización de sitios históricos donde el río era vadeable y por lo tanto se han construido una serie de ingenios hidráulicos. En temporada de aguas bajas, principalmente, era posible pasar el río con animales, o con carros. En este caso estaría más vinculado al cruce del río para salidas o entradas de la ciudad principalmente.
- *Asomar*: vinculado a esos espacios de una de las orillas de la ciudad. Espacios tipo salón normalmente de paseo, en los que se puede tomar perspectiva y poder contemplar –estáticamente– el paisaje de la ciudad, entorno rural o natural que la rodea.

2.8 Del barrio al río

Se pretende incidir en una posible conexión entre los elementos de articulación, de densificación, el cruce del río, la extensión, el redescubrimiento, el trazado, etc. Una especie de itinerario donde los barrios se reencuentren, desde dentro hacia fuera, intentando enganchar bien y a la escala actual de la ciudad y de sus dinámicas y flujos, intentando articular y conectar bien con las grandes infraestructuras, todos estos barrios, a la vez que, permita una nueva mirada entre ellos y hacia el río.

La presente cartografía (fig.2.93) toma de partida, desde el conjunto de itinerarios y de acciones que se proponen en la anterior (fig.2.92) y presentan una imagen de un posible paisaje urbano de borde y conexión entre estos barrios, tan carentes de ciertas dinámicas y de conexión con el río. Se incide especialmente en el vínculo interior y exterior de los barrios, el cruce del río, la conexión con el río y con las infraestructuras de comunicaciones.

Se puede observar como en todo el recorrido la pretensión es siempre la de potenciar, concentrar, densificar con la mínima ocupación posible de suelo, intentar concentrar la actividad urbana hacia los bordes del río. Algunas de estas acciones se presentan contrarias a criterios o leyes que se han establecido en el discurso contemporáneo. Nos parece sin embargo, que este tipo de proyecto es mucho más ecológico e integrador de la ciudad, sus barrios y sus dinámicas sociales con el río, que otro planteado desde la consideración del río como un «vacío de ciudad», sin considerar a la ciudad que se encuentra en su borde y la necesidad de reacción de ésta

de emprender ante la oportunidad de relacionarse con nuevos escenarios, muy próximos. Esos barrios que ya existen y están allí, deben ser los más beneficiados de esta nueva relación, y por tanto, la ciudad debe responder desde ahí.

El barrio de Cruz Conde tiene dos zonas diferenciadas; unas operaciones urbanísticas en torno al Parque y la zona de Vista-Alegre, orientadas a la conexión con la avenida del Aeropuerto; y otra zona, desde el Parque, hasta la Ronda de Poniente, compuesta principalmente por grandes equipamientos aislados, de uso hospitalario y universitario. Se piensa necesaria la idea de aglutinar los caminos y haces viarios hacia el río. Se considera necesario, tan solo uno de los dos puentes previstos en el tramo del río entre los puentes de San Rafael y de Andalucía. Se propone concentrar la circulación de Cruz Conde hacia una doble vía –acompañada de nuevas arquitecturas y actividades– que se uniría en este puente para cruzar hacia la zona del Sector Sur, justo en el intersticio entre éste y el Polígono del Guadalquivir.

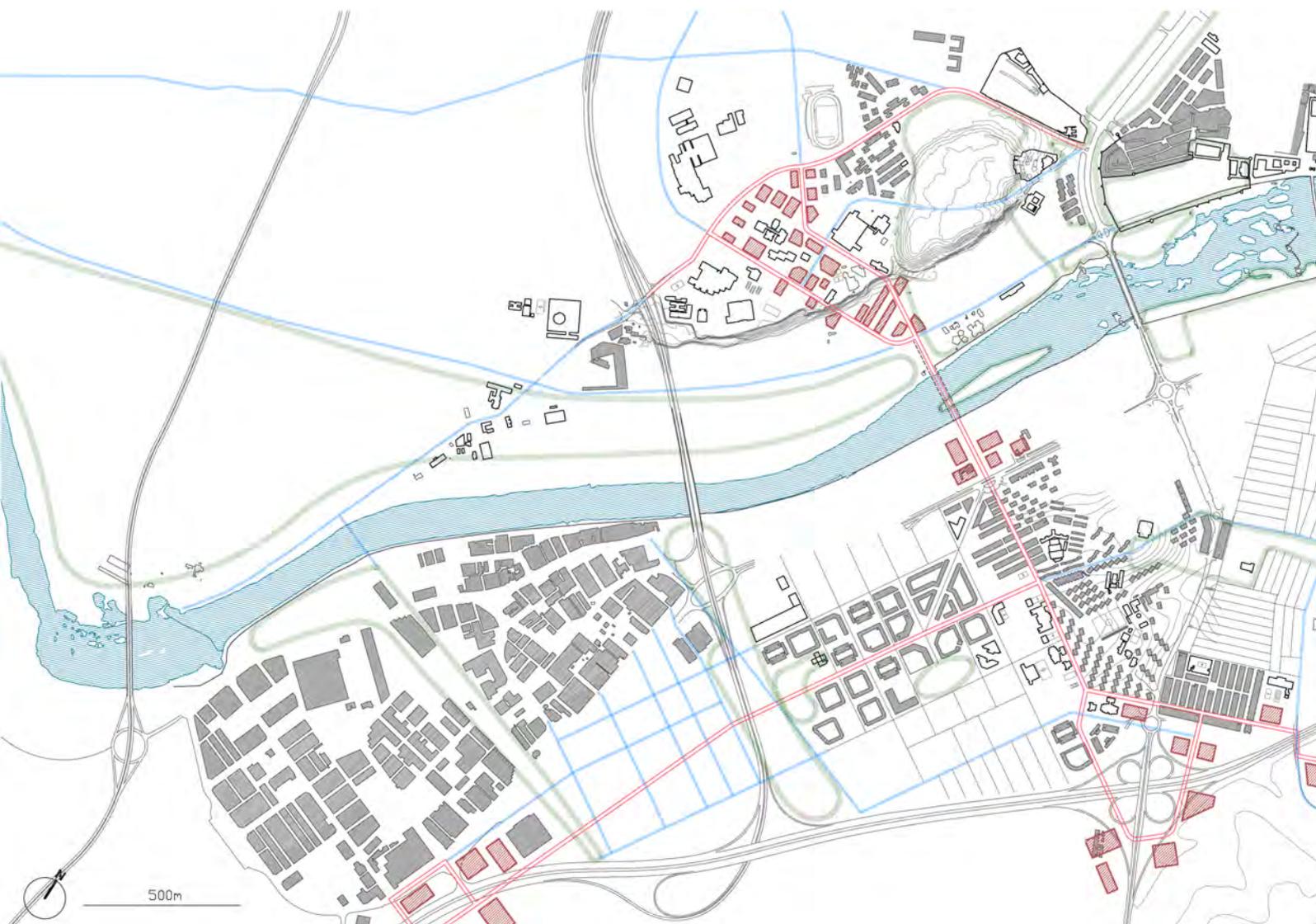
En la zona sur, tras conectar bien todos estos recorridos con la llegada de la carretera de Granada, la presencia de la ronda, el límite de Fray Albino y Sector Sur en la zona del Cerro, se pretende un nuevo cruce del río, paralelo al de la Ronda Sur conectando de alguna manera, con un nuevo borde en la zona del Arcángel y el Arenal, unas nuevas arquitecturas de usos mixtos permitiendo la continuidad de diferentes espacios singularizados en la zona del actual ferial así como, su extensión hacia el meandro del Arenal. A partir de ahí, una pieza que articularía un renovado acceso desde la autovía al Estadio de Fútbol.

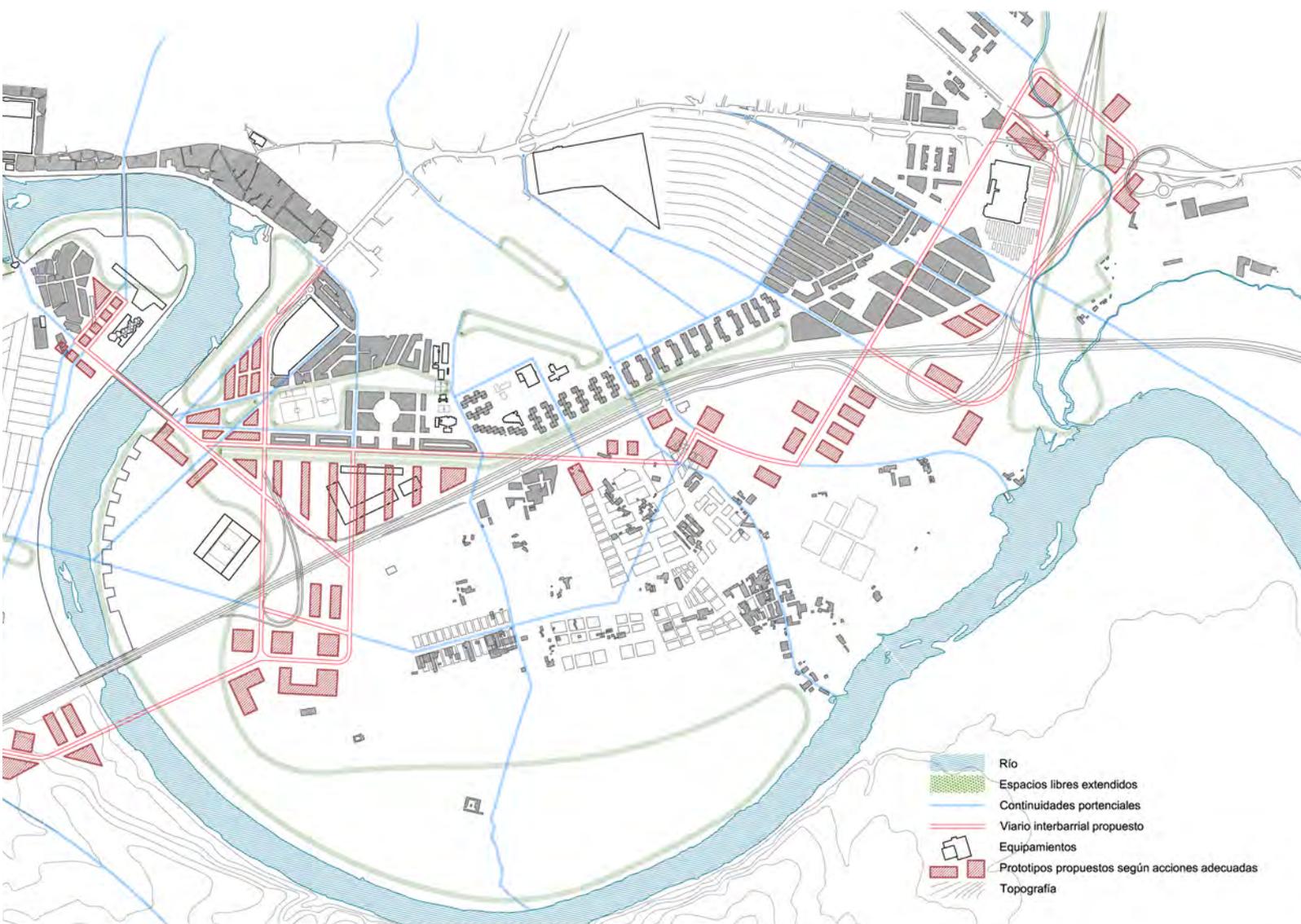
En los barrios del Arcángel y Santuario se plantea mejorar los itinerarios hacia el río y un conjunto de actividades suficientes para activar esta zona dirigiendo una nueva urbanidad hacia el cruce del puente del Arenal, para lo cual habría que llevar la ciudad hasta sus proximidades. Se promueve la transición del paso de la ciudad entre una zona de la autovía donde está la avenida Virgen de las Nieves y el barrio del Santuario hacia el Arenal, donde se planean nuevas edificaciones.

En último lugar, se propone continuar el itinerario hacia el límite de Cañero y el polígono industrial del Granadal, reafirmando la amalgama que se concentra en esta zona, una de las más congestionadas de la ciudad, en transición con el área metropolitana. Se articularían las Rondas Sur de Levante con la N-IV y las avenidas de Carlos III y Libia. Se desarrollaría la trama de Cañero hacia el meandro del río y se extendería el Parque de Levante con el Arroyo de Pedroches hasta llegar al Guadalquivir.

Todo ese nuevo conjunto urbano pretende rearticular esta zona donde se concentran los mayores ejes de comunicación de Córdoba y donde precisamente, se producen los mayores embotellamientos. Se busca reenlazar de una manera más urbana y más humana toda esta cantidad de tráfico que se aglutina al mismo tiempo y que imposibilita estas conexiones entre el interior de la ciudad y el río, a pesar de que, como se puede observar, están muy próximas.

Figura 2.93: Propuesta de itinerario barrios-río, para la regeneración de los barrios.
Fuente: Elaboración propia, 2013.







Hospital Militar

NOMBRES		CUADRI- CULA
Jesús Crucificado, calleja	6E	
Jesús Navarro	5E, 6	
Jesús, calleja	10F	
José Rey	83E	Vacina
Juan de Mena	7, 8E	Sanayo
Juan Páez	5, 6	Nicos
Juan Rifo	6F	Viño Pa
Juan Ticio	4, 5G	
Judaría, plazuela	9DE	
Judaría, calleja	9E	Ocaña
Judías	9D	Otrera
Jurado Aguilar	6F	Olmillo
Juramento	7F	Ollería
		Barrio
		Ostio
L		
Ladrillos	10D	
Laguilla, calleja	5C	
Laguilla, plazuela	4, 5F	Paciencia
León Aguilar	8DE	Padre
Leones	28, 7E	Padres
Leopoldo de Austria	8D	Paja, p.
Leónidas	7E	Palacio
Libería	7F	Palma
Liceo	6, 7F	Palom.
Lindo, calleja	7E	Pancho

NOMBRES		CUADRI- CULA
Gran Capitan	67D	
Granada	11F	

D

NO

Mucha
Mundo
Munice
Munor.
Muro d

3

Topología fluvial

El *plano de la ciudad* ha consolidado algunos trazados a lo largo de la historia. Una ciudad de tan larga trayectoria sobre la que han permanecido distintas civilizaciones es un depósito de información topológica. Intentar convertir esta información en ideas de futuro para la ciudad es uno de los retos que se afrontan en el capítulo, para lo cual se han dibujado cinco planos de Córdoba, que representan instantáneas de procesos de transformación de la trama urbana.

la *Córdoba* romana, será la ciudad fundacional; la *Córdoba* islámica, *nodo cultural* de occidente; la *Córdoba* cristiano-medieval, encerrada en sus murallas y fragmentada interiormente; la *Córdoba* del romanticismo, instaurada en los tópicos de su pasado, frente a una modernidad entorpecida; la *Córdoba* del "éxodo rural", que pone de manifiesto la incapacidad de *ensanche* de la ciudad, sustituido por un abanico de actuaciones urgentes de abastecimiento de suelo por un lado, y embellecimiento de la ciudad central.

En *Córdoba*, como en muchas ciudades históricas, las calles han seguido los trazados de los cauces fluviales de *primer orden* y de sus escorrentías. Desde la orientación de las tramas de las fundaciones romanas, hasta los adarves de la *Medina* y *Ajerquía*, se siguen estas lógicas.

La representación del conjunto de las *calles del río*, refleja a la perfección el juego entre la topografía y la historia de la ciudad. Cada una de estas calles, por separado, cuenta la suya propia y llega a la actualidad con distinto grado de fortaleza y proyección futura. Así, estas calles siguen direcciones E-O, según las lógicas territoriales marcadas por el *Guadalquivir*, que los romanos se encontraron y reforzaron. Las calles N-S, opuestas al cauce del Río, descienden perpendiculares a las curvas de nivel, siguiendo el trazado de los arroyos y escorrentías que acometen en dicho cauce. Un tercer tipo, lo constituyen las diagonales del río, unas calles que descienden desde cotas altas hasta el mismo lecho del río, aproximándolas a sus meandros, de manera tangente o secante, para enlazar distintos hitos e industrias, en sus extremos.

El cauce del río es un elemento de múltiples facetas. En esta ocasión, hemos de referirnos a él, como un lugar capaz de atraer, concentrar, dividir y expandirse con respecto a la ciudad consolidada de los espacios interiores de la misma, a través de la estructura topológica de espacios de continuidad lineal relacionados con el río.

Las calles y vías se disponen normalmente paralelas y perpendiculares

Figura 3.1: Plano de Córdoba (1884), por el oficial del cuerpo de topógrafos Dionisio Casañal y Zapatero. Fuente: Archivo topográfico de la Dirección General del Instituto Geográfico.

"Mitad romana,
mitad mora,
Córdoba la callada"
Antonio Machado.

al río, por su reiteración de trazado primigenio, cuestiones que aparte de su diseño y sección, influyen habitualmente en su marcado carácter. Las vías paralelas a un cauce principal, suelen servir funciones de comunicación regional y metropolitana, de conexión entre el centro urbano y la estructura barrial y suburbana. Las vías perpendiculares, están vinculadas habitualmente a salvar una topografía según los optimizados trazados de la escorrentía, –vaguadas o ramblas–. Debido a ese carácter original, suelen tener menos actividad a su través.

En esta línea, nos parece oportuno, destacar las ideas que aporta Gómez Ordóñez (2009), sobre la relación ciudad río:

intersección de la geografía con la infraestructura

«En general, las ciudades asentadas en las riberas de los ríos han nacido de la construcción de un puente que atraviesa ese obstáculo a la circulación terrestre y de la fricción con la navegación fluvial. La intersección de la geografía con la infraestructura marca el origen y la evolución de las ciudades que, como nos ha enseñado Marcel Pöete, nacen del camino, fertilizadas por los flujos de personas, bienes e ideas».

Ríos e ideas, Gómez Ordóñez (2009).

A su vez, Muñoz Molina (1994), señala el esplendor de la ciudad

«Córdoba es simultáneamente todas las ciudades que ha sido desde que la fundaron, pero la memoria de Roma y del califato y de los esplendores funerarios de la contrarreforma, no convierten sus calles en las heladas escenografías de un museo. Las calles parecen hechas a la medida del viajero indolente, y su trazado curvo gradúa los placeres de la caminata y la mirada con una exactitud de dibujo científico o de crescendo musical serenamente contenido».

Córdoba de los Omeyas, Muñoz Molina (1994, p.31).

Convenimos en que la ciudad de Córdoba tiene una fuerte ligazón al río Guadalquivir desde su poblamiento primitivo y su fundación como polis en época romana, hasta los intentos contemporáneos de centralizar y conectar la ciudad a través de este entorno urbano-fluvial. Entremedias, ha habido fluctuaciones en la relación ciudad-río que han convertido a este espacio, en central o en trasera de la ciudad; en lugar de desarrollo económico o de marginalidad. Describir la evolución de este escenario es describir las relaciones ciudad-río, que han convertido a este espacio, en central a través de su historia.

Capítulo 3. Parte A
El plano de la ciudad-río

3.1 Ubicación y articulación territorial

La Córdoba prerromana era habitada por los turdetanos, hasta que fue hecha capital tartesia y más tarde conquistada por los cartagineses Álamo Gómez (2003), llegando a ocupar unas 50 Ha. Este asentamiento tenía ya la condición de puerto fluvial a la vez que se ubicaba en una encrucijada de articulación entre el valle del Guadalquivir y el interior peninsular (Zoido Naranjo y Fernández Salinas, 1995), siendo la causa principal de su importancia a lo largo de la historia (Rubiato Lacambra, 2002).

La ciudad romana, se funda a 800 m al Nordeste de la primitiva (Murillo et al., 1997) en la cota 120 s.n.m. con un desnivel de unos 30 m con respecto al cauce del Guadalquivir. Siguiendo con Murillo et al. (1997) ambas ciudades –la indígena y la romana– coexistirán con una integración progresiva de los primeros en la segunda. La perdurabilidad del que fue su puente hasta mediados del s. xx refleja la idoneidad del emplazamiento de la ciudad (Zoido Naranjo y Fernández Salinas, 1995) y justifica las continuas remodelaciones a las que ha sido sometido desde su construcción romana (Blázquez, 2008; Sainz Gutiérrez, 1894), en ocasiones puesta en duda.

La ciudad es fundada por *Claudio Marcelo* entre 169 y 168 a.C. como *Colonia Latina*, que le daba un nuevo estatuto y privilegios a sus habitantes colonos y autóctono. Se trataba de un recinto fuertemente amurallado de 48 Ha., organizado de manera *hipodámica* y estructurada por *kardines* y *decumani* (Ventura Villanueva, 2011) y un *foro colonial*, en posición central de la ciudad republicana, esquinados en el cauce entre el *cardo* y *decumano* máximos.

Se elige un lugar estratégico entre *Sierra Morena* y la *Campiña*, donde el valle del Guadalquivir se estrecha y donde, según parece, el «*Gran Río*» era vadeable en ciertas épocas (Rubiato Lacambra, 2002), a la vez que se trataba de uno de los últimos emplazamientos navegables¹ aguas arriba. La ubicación se produce entre las estribaciones de dos afluentes, a cierta distancia del cauce principal, para protegerse de sus crecidas (Escribano Rodríguez y TYPESA, 1997). Es posible, además, que el recorrido entre la polis fundacional y el río se tratara de una zona funeraria. Los escasos estudios sobre la *centuración* de la Córdoba romana (Corzo, 1993) sostienen que el trazado catastral de la capital de la provincia se extendía por gran parte de la misma e incluso de aledañas, tratándose de una colonización integral que condicionaría el desarrollo de comunicaciones y futuras poblaciones. El trazado propuesto por el autor sería una retícula cuadrada homogénea canónica – y un levógiro de 57 grados, respecto al Norte geográfico. A esta escala, el eje principal Este-Oeste de la *centuración* parece que pudiera coincidir, en parte, con la N-IV y tramos de la *vía Augusta*, al Este y con el límite municipal de *Almodóvar* y *Guadalcázar* al Oeste. El eje principal Norte-Sur seguiría las trazas de parte de la N-432, al Sur y de la *Avenida del Brillante*, en el Norte de la Ciudad. Por tanto, la colonización agraria sería el primer objetivo de la *romanización* de la provincia.

El recorrido desde la desembocadura del *Baetis* hasta *Corduba* estaba habitado discontinua y densamente en las proximidades del cauce y el paisaje en torno a la Capital, consistía en un mosaico de cultivos y bosque²

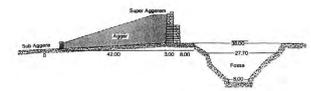


Fig. 1. Configuración de los Muros Servianos. Plano tomado de GROS, 1996.

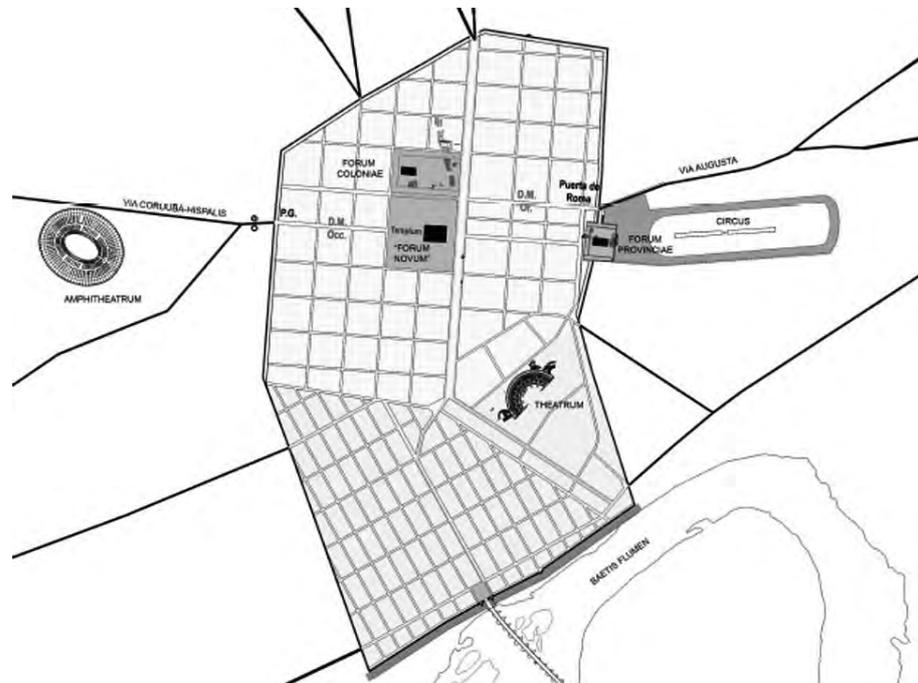
Figura 3.2: Configuración de los muros servianos de Roma, como solución constructiva adoptada en Córdoba. Fuente: Gros (1996) a través de Molina Mahedero y Valdivieso Ramos (2007).

¹ «Hasta Hispalis suben grandes barcos de carga, casi por unos 500 estadios, llegándose hasta las ciudades que están más arriba e Ilipa con barcos más pequeños, y hasta Corduba con barcos de río, que ahora se fabrican de tablas, mientras antes eran hechas de un tronco solo. La región de más arriba, hasta Cástulo, no es navegable». Estrabón: Geografía III, 2, 3. Traducción de FHA, VI, 95 en (Abad Casal, 1975, p.62).

² «Junto al Baetis habitan muchos, y se sube por él unos 1.200 estadios, desde el Océano hasta Corduba y 277 la región que está algo más arriba. Y la ribera y las islitas en el río están bien cultivadas. Hay que añadir también lo bonito del paisaje, teniendo

de gran belleza. Los cultivos predominantes consistían básicamente en cereal, vid y olivos. Entre *Corduba* e *Hispalis* se embarcaban ánforas de aceite de oliva hacia Roma. Se ha calculado que entre el s. I y III d.C. pudieron viajar unas 53 millones de éstas, lo que supone unos 3.710 millones de litros en 250 años (Vaquerizo Gil, 2011), ánforas que eran desechadas al llegar a su destino, lo que dio origen al *Monte Testaccio* de Roma.

Figura 3.3: Planta de Colonia Patricia hacia el tercer cuarto el s. I d.C.
Fuente: Vaquerizo Gil y Murillo Redondo (2010, p.473).



En las guerras civiles del 45 a.C., Córdoba mantiene una postura ambigua, decantándose finalmente, por el *bando pompeyano* lo que provoca la reacción de César que invade la ciudad tras la *Batalla de Munda*³ produciendo su total destrucción. Dada la importancia estratégica de la ciudad, se instala una nueva colonia de ciudadanos romanos. Desde el 43 a.C. es nombrada *Colonia Patricia*, a partir de la cual se produce una ampliación hacia el río con la que alcanza una extensión de 78 Ha, con carácter ortogonal y dimensiones 1×2 *actus*⁴, al mismo tiempo, que se produce una nueva repartición del territorio a los nuevos colonos (Ventura Villanueva, 2011). A partir de este momento, se tiene constancia de una progresiva monumentalización de la ciudad con la construcción de dos nuevos foros, además de un teatro, un circo y un anfiteatro.

Paralelamente a la construcción del teatro, entre el 15 a.C. y el 5 d.C., se va a producir la fijación del *pomerium*⁵ meridional, de manera definitiva, en contacto con el río; se construye el puente de piedra, la puerta de tres vanos y una plaza en su trasdós, así como, un *malecón* de encauzamiento y las diversas instalaciones del *portus* (León Pastor, 2011), creando un *foro comercial* relacionado con la industria oleícola y la metalúrgica (Botella Ortega y Morena López, 1998).

Conforme iba creciendo en población, la ciudad fue necesitando abastecerse de distintas fuentes de agua, así llegó a construir entre el siglo I al III

³ Último enfrentamiento bélico de las guerras civiles romanas librada por los seguidores de Julio César y de Pompeyo Magno (17 de marzo de 45 a.C.).

⁴ *actus*, medida romana equivalente a 35 metros.
En este caso, 1×2 *actus* equivale a 35×70 metros.

⁵ *pomerium*, límite urbano.

d.C., tres acueductos –*Aqua Augusta Vetus*, *Aqua Nova Dominica Augusta* y *Fontis Aurea Aqueductus*– cuyo trazado era extenso y se producía de manera subterránea en gran parte del recorrido. Esta abundancia, según Pizarro Berengena (2011), sería uno de los factores determinantes de que más tarde fuera elegida capital de *al-Andalus*.

Extramuros, la ciudad se organizaba a partir de los trazados de las calzadas, monumentalizadas en las proximidades de la urbe, donde se alternaban los grandes equipamientos –circo y anfiteatro–, las grandes *villae*, los *vici* y numerosos emplazamientos funerarios (Garriguet Mata, 2011). A finales del s. III se construye un gran complejo palatino de 8 Ha. (400x200 m.) en la zona de Cercadilla (Fuertes Santos, 2011). Durante el s. IV se produce el abandono de algunas áreas públicas, lo que contrasta con la construcción del gran conjunto palatino antes citado (Hidalgo, 1996). Posteriormente, durante el s. V se produce una traslación del centro de poder romano, en la ciudad alta, hacia el río, donde se ubicarán el palacio del gobernador visigodo, la *basílica de San Vicente*, fijando las ubicaciones posteriores del *Alcázar* y la *Mezquita Aljama*, respectivamente (Murillo et al., 1997).

La primera cartografía desarrollada expresa la potente implantación⁶ de la *colonia latina* desde la que se organiza una vasta extensión del territorio agrícola provincial, mediante una *centuriación* canónica que se implanta sobre la orografía y barreras geográficas como factor colonizador de urgencia. La orientación de la misma sigue las grandes directrices del valle medio del Guadalquivir, como son la traza fluvial y la línea de inflexión topográfica entre la Sierra y el Valle. Tras la reconstrucción y extensión *augustea*, la *Colonia Patricia*, rectifica su trama para aproximarse al río y construir su puente, que dará continuidad a la *vía Augusta*, así como los correspondientes sistemas defensivos y portuarios. El Guadalquivir se representa con una geometría supuesta, derivada de análisis *paleogeológicos*⁷ que muestran la gran variabilidad de su cauce a lo largo de la historia. En este momento, y para siempre, Córdoba fija la posición del río, entre los arcos del puente romano, lo que conllevará una continua intervención aguas arriba para impedir que el río tome su propio destino. En cuanto al encuadre de la cartografía, se ha visto precedente su orientación conforme los ejes de la *centuriación*, propuesta por Corzo (1993) y la trama urbana de la ampliación *augustea*, lo que facilita la lectura de las grandes lógicas de este territorio, facilitando a su vez la comprensión de la relación ciudad-río en las cartografías que siguen a continuación.

⁶ Se han digitalizado las curvas de nivel de 1m del plano de Dionisio Casañal y Zapatero de 1884.

⁷ Cartografía de las variaciones del cauce del Guadalquivir del PGOU de 2001 de Córdoba

3.2 Confluencia y simbolismo.

Tras la llegada de los árabes a la Península entre el 709 y 711, la ciudad de Córdoba no opone apenas resistencia, encontrándose en un estado alto de abandono, con sus infraestructuras, murarías, portuarias y el puente, derruidos. El emplazamiento fundacional romano es considerado muy adecuado, y, en 717 la capitalidad de *al-Andalus*, como *emirato dependiente de Damasco*, se establece en *Qurtuba*⁸. Comienza la reforma de la ciudad en el interior del recinto romano, reformulando el tipo de trama, aunque manteniendo algunas directrices de la trama ortogonal. Se establece la sede de gobierno en el castillo visigodo, se reconstruye el puente y se ordena la orilla izquierda del Guadalquivir que dará lugar al Arrabal de *Sequnda* (Murillo et al., 1997).

⁸ *Qurtuba*, Córdoba

Se reutilizan los acueductos romanos y se realizan nuevas tomas y derivaciones. El manejo del agua por parte de esta cultura, transforma completamente el paisaje, con la introducción de nuevos cultivos de regadío intensivos y toda una nueva cultura de gestión del agua.

⁹ Príncipe Albufeda, en árabe *Imad-Ab-Din-Al-Ayubi*, nacido en Damasco en 1273

¹⁰ *Takaim-Al-Boldan*

¹¹ probablemente, se refiere al codo árabe (de Omar), que medía 0,64 m. Por tanto, el perímetro será de unos 19.000m

Descripciones como la del príncipe árabe Albufeda⁹, manifiesta la importancia de la ciudad, en su tratado de geografía universal¹⁰, en donde el elogio a la ciudad Omeya es tan excesivo que recoge afirmaciones tales como que «el perímetro de Córdoba es de 30.000 codos»¹¹ o que «el número de sus mezquitas se eleva a mil y el de los baños a setecientos». (Álvarez Amo y García Aguilar, 2005)

Abderraman I, único superviviente de la deposición de la familia *Omeya* de Damasco se establece en *al-Andalus*, derrotando en 756 al emir *abaside* en Córdoba y convirtiéndose en emir. Comienza la reestructuración del recinto amurallado y construye un palacio, en los pies de la Sierra, al Norte, en la finca de la *al-Russafa*, antigua *villae* romana desde donde poder observar la ciudad. Proclamará el emirato independiente de *al-Andalus* en 773. El crecimiento demográfico es alto y la ciudad comienza a crecer con algunos arrabales, extramuros.

La construcción de la *mezquita Aljama* comienza en 785 sobre la antigua basílica visigoda y según orientación y proporciones de la trama romana agustea (Marfil Ruiz, 1999). Se construyen otras muchas a lo largo de la ciudad. *Al-Hakam I* reforma el entorno del *al-qasr*¹² hacia el río con un al *Rasif* y *al-Hassa*¹³ y trae una conducción directa de agua desde la Sierra. Junto a estas instalaciones se encontraban una serie de edificios de tipo industrial: *molinos*, *alfares* y *tenerías* (Córdoba de la Llave, 1990). Durante el siglo IX, con *Abderramán II*, se incrementa la actividad extramuros; numerosos arrabales comienzan a surgir en torno a la ciudad amurallada, así como estructuras palaciegas y almunias junto a los cursos fluviales y especialmente junto al Guadalquivir, a la vez, que comienza la primera ampliación de la Mezquita (833 d.C.).

¹² Alcázar o castillo

¹³ Arrecife y terraza junto al río, respectivamente)

En 912, *Abderramán III* asciende al poder del emirato y en 929 se proclama *Califa* rompiendo con el reconocimiento moral y religioso de Damasco, dando comienzo al *Califato Independiente de al-Andalus*. La ciudad comenzará un enorme crecimiento, organizada en 21 *arrabales* o *arrabád*, alrededor de la Medina, intercalados con *zocos* o *suq*, cementerios, mezquitas y baños

(Cabrera Muñoz, 1998). Se tiene constancia de la existencia de grandes espacios tipo plaza¹⁴. Se construye una ciudad palatina; *Madinat al-Zahara*¹⁵ a 8 kilómetros de *Qurtuba* donde acabarán trasladando los órganos de gobierno del Estado. Se comunican a través del *Camino de las Almunias*, pavimentado e iluminado en todo su trayecto.

Al-Hakan II, segundo Califa de *al-Andalus* (976 d.C.), emprende un ambicioso programa cultural y amplía por tercera vez la *Mezquita* hacia el Sur. Posee una de las bibliotecas más grandes del mundo y funda numerosas escuelas. A continuación, le sucederá *Hixam II* de la mano del militar *Almanzor*, que amplía por cuarta vez la *Mezquita*, esta vez, en su lateral oriental y construyen otra ciudad satélite, en la zona oriental, *Madinat al-Zahira*¹⁶. La ciudad se convierte en una de las mayores conurbaciones del entorno Europeo y Mediterráneo, alcanzando una población variable que se estima en unos 400.000 habitantes.

Desde 1009 a 1031 se produce la *fitna*¹⁷, lo que provoca el desmembramiento del Califato en reinos de taifas. A partir de aquí, y debido a los conflictos de esta época, se construye una gran zanja perimetral defensiva de unos 20 kilómetros¹⁸, y ya a finales del s. XI, se amuralla el arrabal de la *Axerquía* (Cabrera Muñoz, 1998). En 1162, siguiendo una de las cronologías oficiales Convenio UCO-GMU (2010), con la ocupación del *imperio almohade africano*, *Qurtuba* vuelve a ser capital de *al-Andalus*; produciéndose un cierto renacimiento de la ciudad con la reforma de las murallas, el *Alcázar*, la fortificación de la *torre de la Calahorra* en el extremo Sur del puente, y diversas operaciones urbanísticas. En 1212 los *almohades* son derrotados en la *batalla de las Navas de Tolosa*, a partir de la cual irán perdiendo otras ciudades. En Córdoba comienzan numerosas revueltas locales, hasta que la ciudad es conquistada por los cristianos de manera definitiva en 1236.

La segunda cartografía, representa a una ciudad convertida en nodo continental, que partiendo de la ciudad romana y reutilizando algunas de sus grandes trazas y ubicaciones, se extiende alrededor de sus centros de poder, originalmente ubicados junto al río, atrayendo todo tipo de actividades, industrias y bienes culturales y, por ende, generando una gran aglomeración urbana con sus usos distribuidos. Conforme va ganando independencia política y religiosa respecto de Damasco, nuevos centros de poder -*Medina al-Zahara* y *Medina al-Zahira*-, se van ubicando de manera deslocalizada, como grandes equipamientos metropolitanos. Del río se extrae energía para las industrias y se eleva el agua para alimentar jardines y huertas. El río es además lugar de ocio y contemplación.

¹⁴ probablemente, el "zoco mayor" se encontraba en una gran explanada, coincidente con la actual Plaza de la Corredera^o

¹⁵ Medina Azahara

¹⁶ Medina Alzahira

¹⁷ guerras civiles

¹⁸ similar a la extensión de la ciudad a la que se refería el príncipe Albufeda

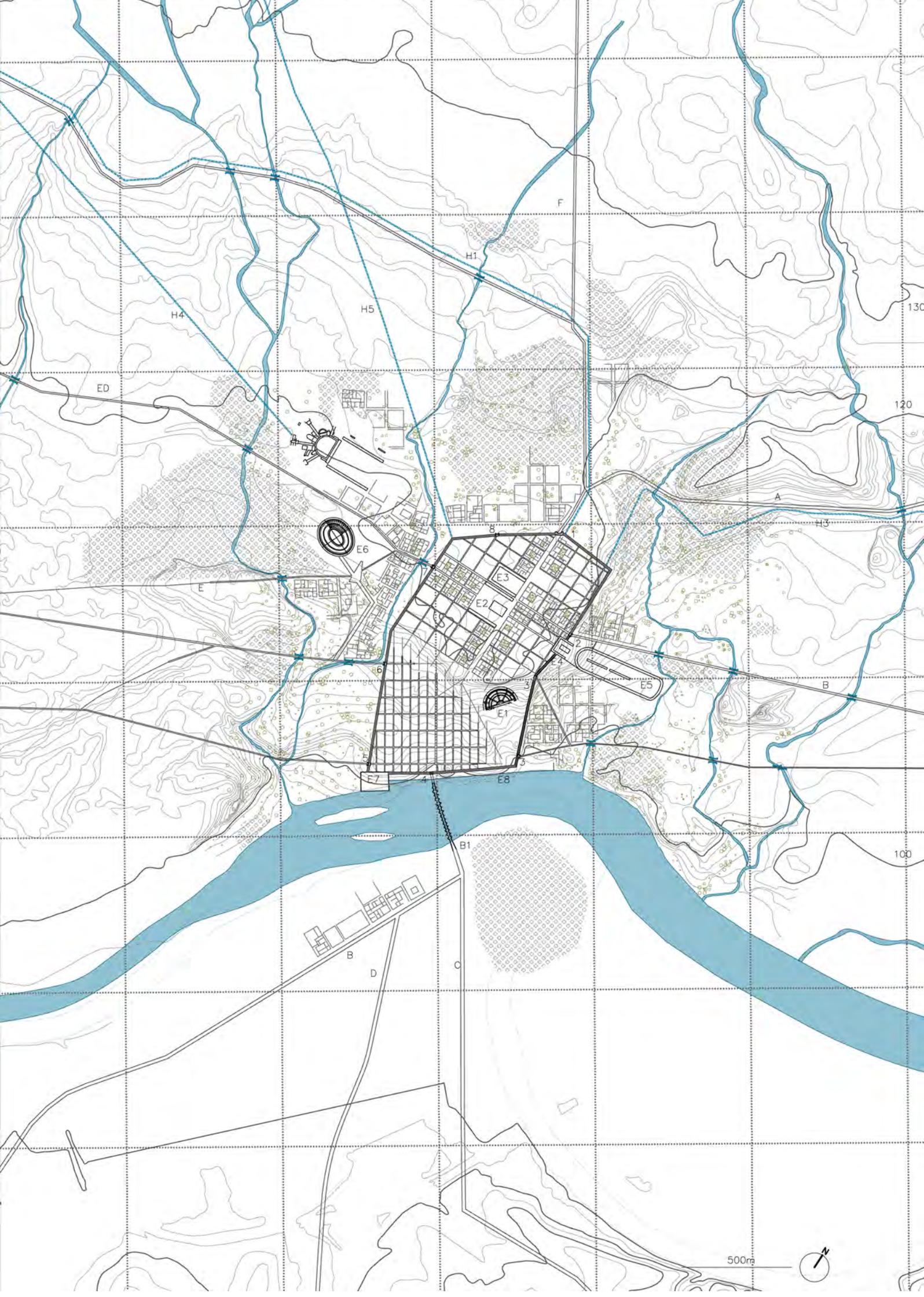
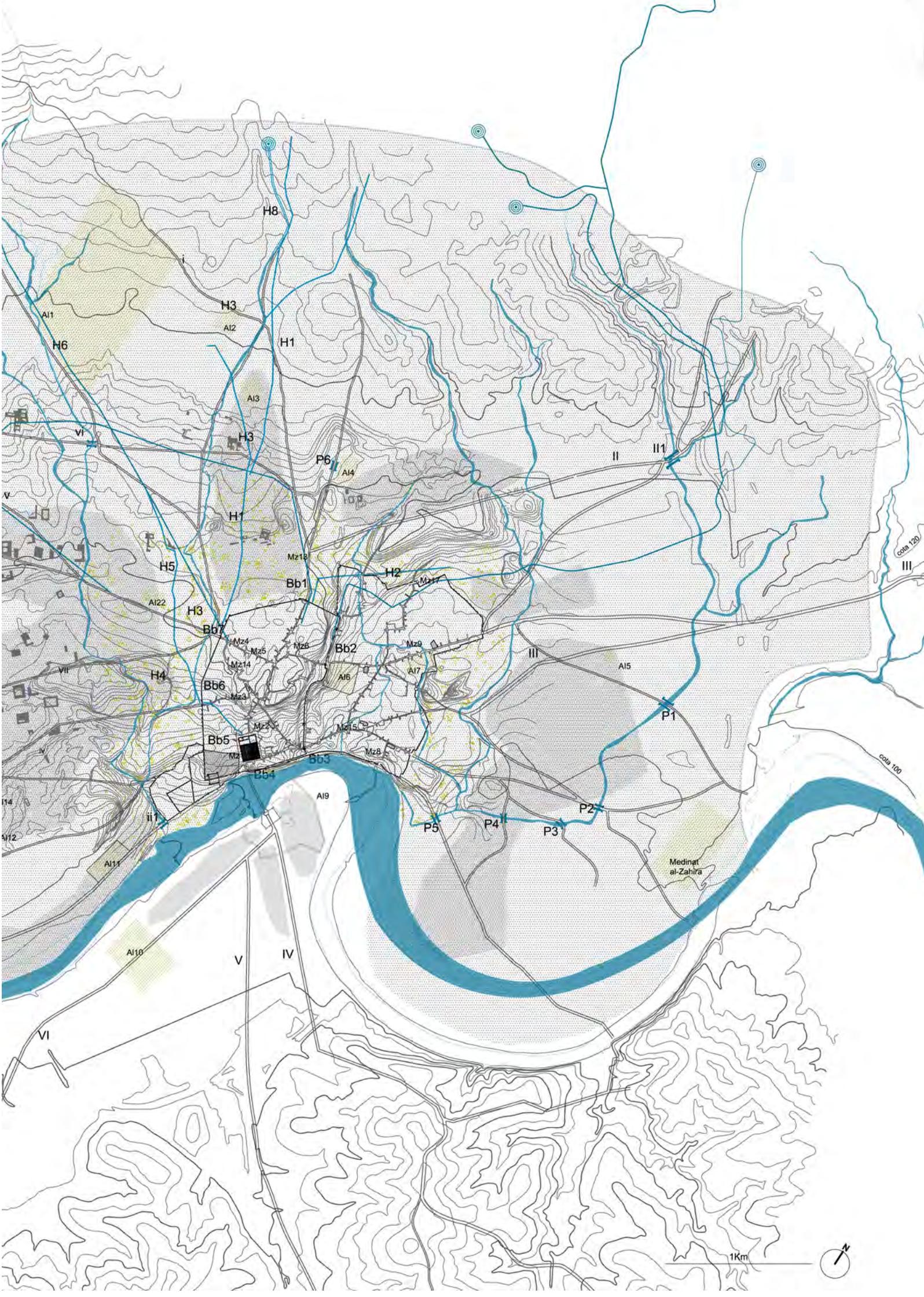




Figura 3.5: Imágenes de referencia de la Córdoba islámica. Izquierda: Restitución de la planta de Qurtuba, a partir del plano del ing. barón Karwinski y el ing. Joaquín Rillo (1811), recuperado de Vaquerizo Gil y Murillo Redondo (2010, p.526). Derecha superior: Aglomeración urbana en torno a Qurtuba (Lévi-Provençal et al., 1957). Derecha inferior: Territorio de Qurtuba en época islámica Vaquerizo Gil y Murillo Redondo (2010, p.66).





3.3 Fragmentación y Control.

División de la ciudad en 14 collaciones organizadas en torno al sistema iglesia, plaza y convento tras la conquista de la ciudad (1236) y la concesión del Fuero (1241). El río vuelve a tener un papel importante en las actividades locales y mantiene una especialización por oficios de los sectores próximos al río.

¹⁹ Ámbito administrativo eclesiástico delimitado físicamente, que constituye el centro de la vida social en torno a iglesias, que son construidas, en muchas ocasiones, sobre mezquitas, en el contexto de las repoblaciones cristianas en la Andalucía del s. XIII. Tenían autonomía jurídica propia dentro de la estructura de fueros municipales

²⁰ También conocido como Alcázar Viejo o San Basilio.

Figura 3.7: Dibujo anónimo de la ciudad de Córdoba (1752). Fuente: Archivo de la Catedral de Córdoba. Colección Vázquez Venegas, volumen 260/1-2, p. 1a. recuperado de García Ortega y Gámiz Gordo (2010)

Tras la conquista de la ciudad en 1236 por Fernando III, se expulsa a la población musulmana y se construyen 14 iglesias, algunas sobre mezquitas; se cristianiza la Mezquita Alhama; la vida de la ciudad se produce en torno al sistema iglesia, plaza y convento. La ciudad quedará dividida en catorce *collaciones*¹⁹, tras la concesión del Fuero en 1241, manteniendo cierta relevancia política por su proximidad al *reino de Granada*. La imagen empieza a transformarse con el nuevo protagonismo de las parroquias y campanarios tal y como puede visualizarse, en el que algunos consideran el primer plano de la ciudad (García Ortega y Gámiz Gordo, 2010). Será esta imagen de la ciudad cordobesa de los siglos XIII y XIV, la que va a perdurar hasta bien entrado el s. XX. Se puede observar que la vida extramuros se limita a algunas ermitas y huertos, vinculados a la ciudad. Intramuros, la ciudad queda restringida a las delimitaciones de la antigua medina y la Ajerquía. La nueva operación de crecimiento urbano en este periodo, prácticamente se limita al barrio de los Ballesteros²⁰, de trazado medieval reticulado, que fue proyectado en el 1399.

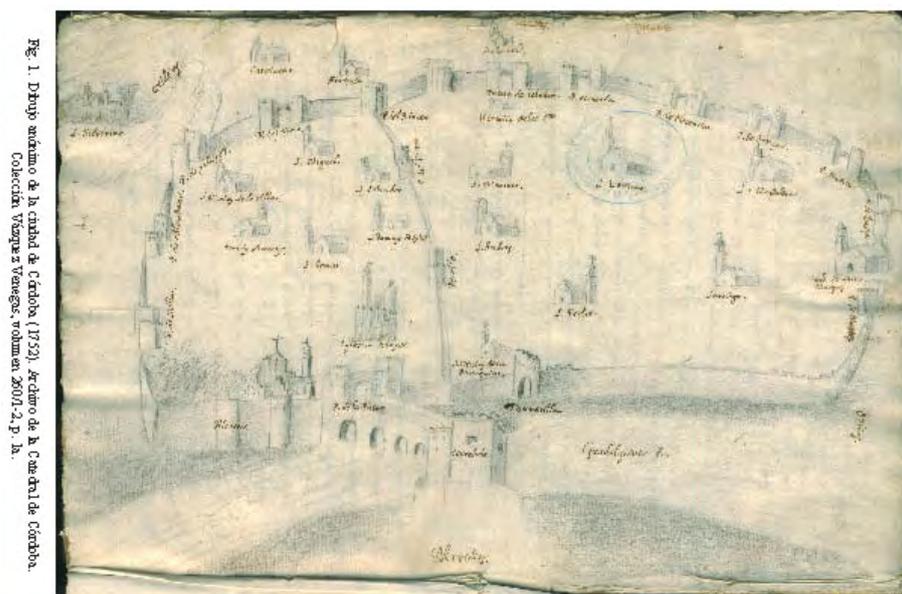


Fig. 1. Dibujo anónimo de la ciudad de Córdoba (1752). Archivo de la Catedral de Córdoba. Colección Vázquez Venegas, volumen 260/1-2, p. 1a.

Asimismo, se mantiene una intensa actividad junto al Río, por la actividad industrial y artesanal de sus molinos, batanes y tenerías, así como por el paso del Camino Real, paralelo a éste, tras una primera línea de edificios, con abundancia de posadas y mesones (Escribano Rodríguez y TYPSA, 1997). Ambas circunstancias, provocaban un intenso tráfico de mercancías de carácter alimenticio y textil como el cuero, de gran relevancia en la ciudad (García Verdugo, 1995). En este momento, el único sistema defensivo de la ciudad, lo asume el recinto meridional de la antigua Ajerquía y la Medina, que hacen que los periódicos envites del Guadalquivir, acaben por mermar los lienzos (Martín López, 1990). En cuanto al manejo del agua, se produce una pérdida generalizada de su valor y presencia en el paisaje, a pesar de los intentos de Felipe II por conservar algunas técnicas agrícolas

3.3. Fragmentación y Control.

Figura 3.8: Imágenes de referencia de la Córdoba medieval cristiana. Izquierda: Primer plano esquemático de Córdoba de 1752, recuperado de García Ortega y Gámiz Gordo (2010); centro: esquema de la división en catorce collaciones (recuperado de www.artencordoba.com, acceso en 2012); derecha: conjunto de molinos alineados aguas abajo del Puente (Córdoba de la Llave, 1999, p.228).



La pérdida de población y el empobrecimiento generalizado hasta el breve repunte del s. XVI, provocan en la ciudad un abandono generalizado de inmuebles tanto en los espacios suburbanos, que van transformándose de manera progresiva en huertas periurbanas, como en el interior de la ciudad, donde el manzanero es, con frecuencia, agregado a los recintos conventuales.

La tercera Cartografía representa una ciudad reducida a nivel urbano y poblacional que, limitada, de nuevo a su recinto amurallado, ha sido fraccionada internamente bajo 14 dominios eclesiásticos. El centro de poder representativo, se sigue ubicando junto al río, pero el poder efectivo está en el interior de estos nuevos «recintos». La ciudad va configurando un sistema de huertas periurbanas que servirán de sustento a muchas de estas unidades interiores. Las manzanas están despobladas y los lugares de encuentro los constituyen las plazas. El Río, sin embargo, mantiene una fuerte actividad artesanal e industrial siendo, éste ámbito de la ciudad, uno de los más activos por la existencia de posadas y mesones.

de la Mezquita Mayor (1523), por Hernán Ruíz e hijo; las caballerizas Reales (1570); la Puerta del Puente (1571) de Juan Herrera y la fundación de nuevos conventos, así como, la construcción de nuevas parroquias y seminarios. En este periodo, se mantiene cierta producción artesanal y surge el fenómeno de las tabernas, que se concentran en la zona de la Ribera, Puerta del Puente y Campo de la Verdad. En este momento, la ciudad mantiene su actividad próxima al río; existiendo una manzana longitudinal que se interpone entre éste y el callejero, coincidente con el Camino Real. La navegación del Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla ha sido interrumpida. En 1524, Fernán Pérez de Oliva realiza una exposición abogando por la navegación del Río en este tramo, que será estudiada a petición de Carlos V, tras la solicitud por parte de los procuradores de Córdoba y Sevilla en las Cortes.

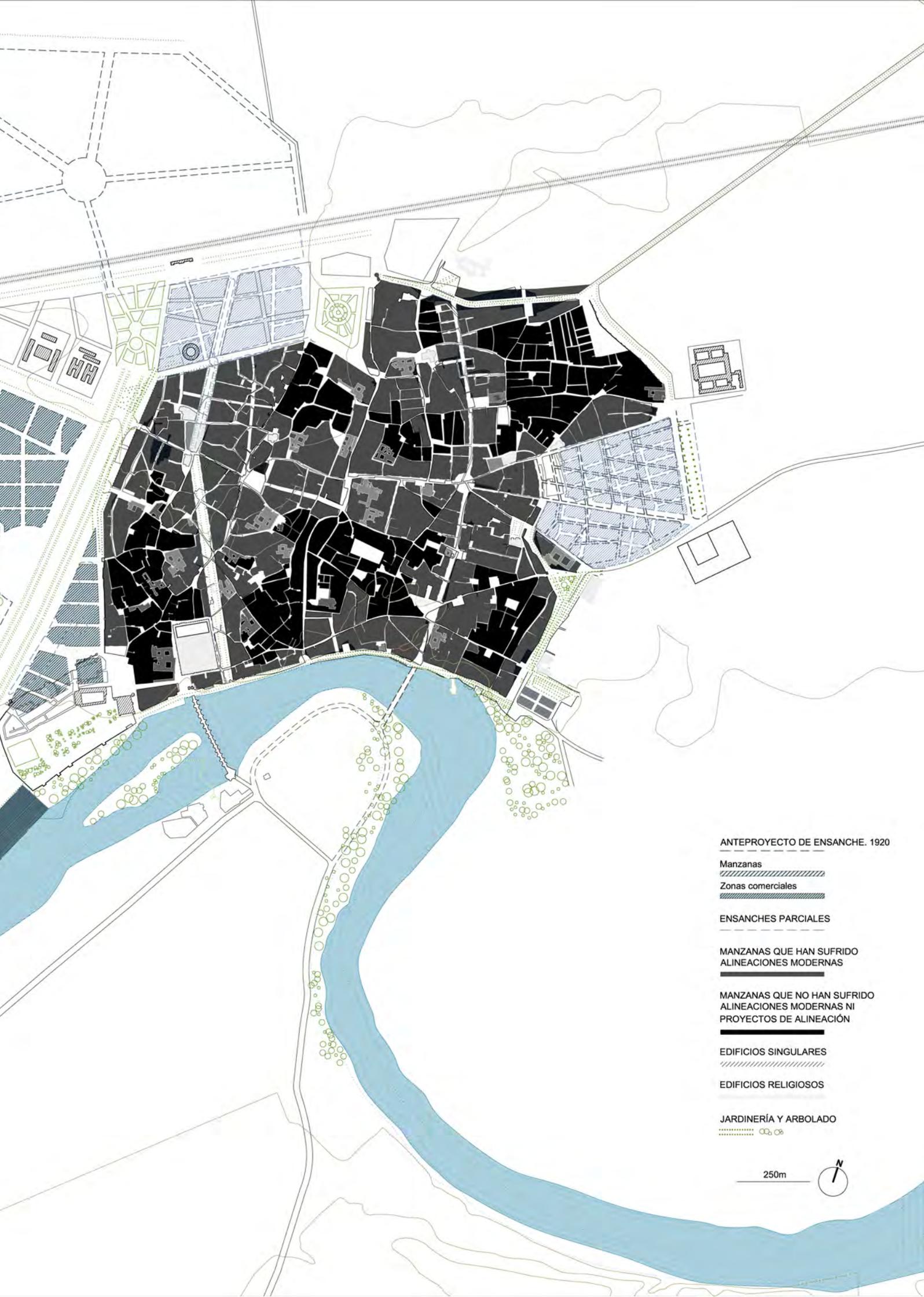
Durante los siglos XVI y XVII, la ciudad sigue en decadencia poblacional, en gran medida por el éxodo hacia América y el abandono institucional que progresivamente va sufriendo. La actividad artesanal comienza a disminuir, desapareciendo el sistema gremial; y el centro, comienza a desplazarse hacia el interior de la ciudad, con la apertura rectangular de la Plaza de la Corredera (1683) del arquitecto Antonio Ramos Valdés.

En el s. XVIII, se vuelven a suceder intentos de hacer navegable el Río (Verboom, 1723; Coelho, 1741; marqués de Pozoblanco, 1746; Llobet, 1748). Por otro lado, a escala local, se presentan los proyectos de construcción del muro de la Ribera (inicio, 1790; finalización, 1905) y el de defensa del Campo de la Verdad (1770) por el arquitecto Pedrol Folch (Escribano Rodríguez y TYPSA, 1997; García Verdugo, 1995; Ayuntamiento de Córdoba, 1990) que, junto a la adecuación de la Alameda del Corregidor, dotan a la ciudad de una zona de recreo y ocio junto al río. Sin embargo, con el trazado de la nueva variante de la N-1V Madrid-Cádiz a través de la Ribera, este espacio se convierte en intransitable e inhabitable, lo que supone un abandono del ámbito urbano-fluvial de la ciudad, hasta fechas recientes (Cuenca et al., 1986).

De este modo, en el siglo XIX, el espacio ribereño ha perdido su protagonismo mientras la ciudad fija su atención en la zona Norte, en los terrenos próximos a la nueva línea de ferrocarril (1853), donde se van a realizar una serie de operaciones urbanísticas como son: el derribo progresivo de las puertas y murallas (1852-1905); el eje de la Victoria (1865, 1891, 1916); el Paseo de Gran Capitán (Proyecto, 1859. Finalizado, 1866) y el Ensanche de este ámbito hacia la estación (1882). A su vez, en el interior de la ciudad, comienza un proceso de alineaciones de calles concentradas en la zona noroccidental (Gondomar y Concepción, 1864; Claudio Marcelo, 1882; segunda fase de Gran Capitán, 1904), que culminará con propuestas de Ensanche Interior de la ciudad (Azorín Izquierdo y Murga, 1935 y Oficina de Ensanche, 1936). Es en el primer tercio del siglo XX cuando la ciudad hace un intento integral de modernizarse, con la redacción de un Anteproyecto de Ensanche (plano, 1921; memoria, 1939), que no llegará a ejecutarse, aunque dejará su influjo en épocas posteriores.

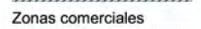
La cuarta cartografía, representa un proyecto de ciudad, fruto de la recopilación de una serie de propuestas de alineación, ensanche, protección,





ANTEPROYECTO DE ENSANCHE. 1920

Manzanas



Zonas comerciales



ENSANCHES PARCIALES

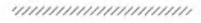
MANZANAS QUE HAN SUFRIDO
ALINEACIONES MODERNAS



MANZANAS QUE NO HAN SUFRIDO
ALINEACIONES MODERNAS NI
PROYECTOS DE ALINEACIÓN



EDIFICIOS SINGULARES



EDIFICIOS RELIGIOSOS



JARDINERÍA Y ARBOLADO



250m





Figura 3.10: Imágenes de referencia de la Córdoba de la modernidad. Izquierda: Anteproyecto de ensanche de 1921 (F. R. García Verdugo, 1986); derecha superior: Proyecto Reforma Interior de 1935 de F. Azorín y J. Mauro (F. R. García Verdugo, 2005, p. 26); derecha inferior: Proyecto de Ensanche y Urbanización Interior de 1936 (Guía de bolsillo, 1936).

Figura 3.11: Romanticismo frente a modernidad aletargada. Intervenciones sobre el centro urbano.

Fuente: Elaboración propia, a partir del Anteproyecto de Ensanche de Córdoba (1921) y los Anteproyectos de Reforma Interior de la Ciudad (1935, 1936), de Francisco Azorín Izquierdo, a través de García Verdugo (1986), García Verdugo y Martín López (1994) y García Verdugo (2005).

encauzamiento e interconexión, que intentaron transformar la ciudad mirando al futuro, con más o menos acierto en sus trazados y que, vistas todas superpuestas, reflejan bien sus intencionalidades. Muchas de éstas (en discontinuo) nunca llegaron a ejecutarse. Se observa, una clara estrategia por refundar la ciudad mediante un ensanche occidental, que duplica la superficie de ésta, a la vez, que realinea y hace continuar varios ejes en el interior de la ciudad histórica. Por un lado, en la Medina, el eje de Gran Capitán, gira con igual alineación que los cardos de la ampliación augustea en época romana, para pasar, tangencialmente a la Mezquita, desembocando en el Paseo de la Ribera del río. Como cardo de la trama fundacional romana, las calles Gondomar y Claudio Marcelo, se realinean coincidiendo en su prolongación con la Avenida Medina Azahara, diagonal perimetral del Ensanche, que desemboca en la gran área comercial que se propone junto al ferrocarril. Hacia la Ajerquía, este eje se prolonga, siguiendo una huella casi coincidente con la vía Augusta, hasta desembocar en el cementerio de San Rafael, donde se propone un nuevo crecimiento ordenado que presente a la ciudad desde la carretera de Madrid N-IV. Por último, se abriría un segundo eje vertical, que atravesaría el «arrabal» desde el Norte hasta el Río, cruzándolo a través de un puente que se posaría sobre el meandro de Miraflores. Se introduce también, la propuesta de realizar una corta en el meandro del Arenal, como propuesta definitiva de solución hidráulica en esta zona. El Ensanche, se aleja del Río, porque sencillamente, plantea una ciudad que concentra sus actividades comerciales y fabriles al Norte, y sus grandes áreas de esparcimiento y recreo al Sur.

3.5 Las ciudades fuera de la ciudad. Los barrios.

Desde principios del siglo xx, hasta la actualidad, la ciudad consigue distintos reconocimientos al valor cultural de su Centro Histórico y a la totalidad de la ciudad. Sin embargo, murallas afuera, la política y las ideas del siglo anterior, han quedado casi todas en papel.

En los periodos de los años 20-30²¹ y, posteriormente, en los 60-70²² se produce un gran crecimiento demográfico (debido a la modernización agraria y a los beneficios de la ciudad) con gran crecimiento demográfico respecto al campo que, por falta de una idea general de ciudad, se irá materializando en distintos tipos de urbanización que, básicamente, se pueden concentrar en: urbanizaciones derivadas del Plan de Casa Baratas, años 20 y 30; viviendas cooperativas dirigidas por organizaciones religiosas (Fray Albino y Cañero); las promovidas por la industria que se asienta en la ciudad (Electromecánicas) y, finalmente, las promovidas por la burguesía de la ciudad, muy poco orientada al negocio inmobiliario que, aunque no consigue materializar el Ensanche integral occidental de la ciudad, servirá de orientador para asentar nuevos crecimientos en ese mismo emplazamiento, bajo la denominación de Ciudad Jardín (años 50 y 60), aunque, paradójicamente, las densidades acumuladas en las manzanas, acaben siendo de las mayores de la ciudad (García Verdugo, 1992, p.18).

La ciudad tiene su primer Plan General en 1958, donde se plantea la consolidación de los cuatro ejes que bordean la ciudad histórica, y, la ordenación de los nuevos terrenos alrededor de ésta; terrenos que en muchas ocasiones, ya han sido construidos o están edificándose. El plan plantea la creación de una ronda ferroviaria más al Norte. En el contexto de este Plan, se ejecuta el segundo puente de la ciudad, puente de San Rafael (1953), situado aguas abajo del Puente Romano. También se plantean otras intervenciones en el cauce fluvial, para la defensa y embellecimiento. El Proyecto de Defensa y Encauzamiento del río Guadalquivir en Córdoba (1956) , que sin realizarse en su totalidad, supuso la construcción de varios diques y malecones, para el encajonamiento del cauce entre dos muros de hormigón, con el principal objetivo de proteger del avance del río hacia el Campo de la Merced (Cabanas, 1963), que debido al pretil de los muros, impedía ver la ciudad de un lado a otro del río.

El Plan de 1986²³ plantea recentrar la ciudad, a partir de la transformación del eje fluvial y ferroviario, entonces barreras al Sur y Norte de la ciudad histórica, respectivamente. También, plantea el equipamiento de la ciudad y sus barrios, propios de la época y la rehabilitación del Casco Histórico y definición de sus ordenanzas.

Tras el concurrido²⁴ Concurso de Ideas sobre el Río Guadalquivir en Córdoba (Ayuntamiento de Córdoba, 1987), -al cual se le ha dedicado, una particular atención en el primer capítulo de la tesis- se redacta el Plan Especial del Río (García et al., 1992) , que pretende recopilar una serie de iniciativas de diversa índole, para actuar en el entorno del Río a su paso por Córdoba. Se proponen nuevos puentes, la mejora urbana de espacios, intervenciones hidráulicas y naturalización de las riberas; así como, un sistema de espa-

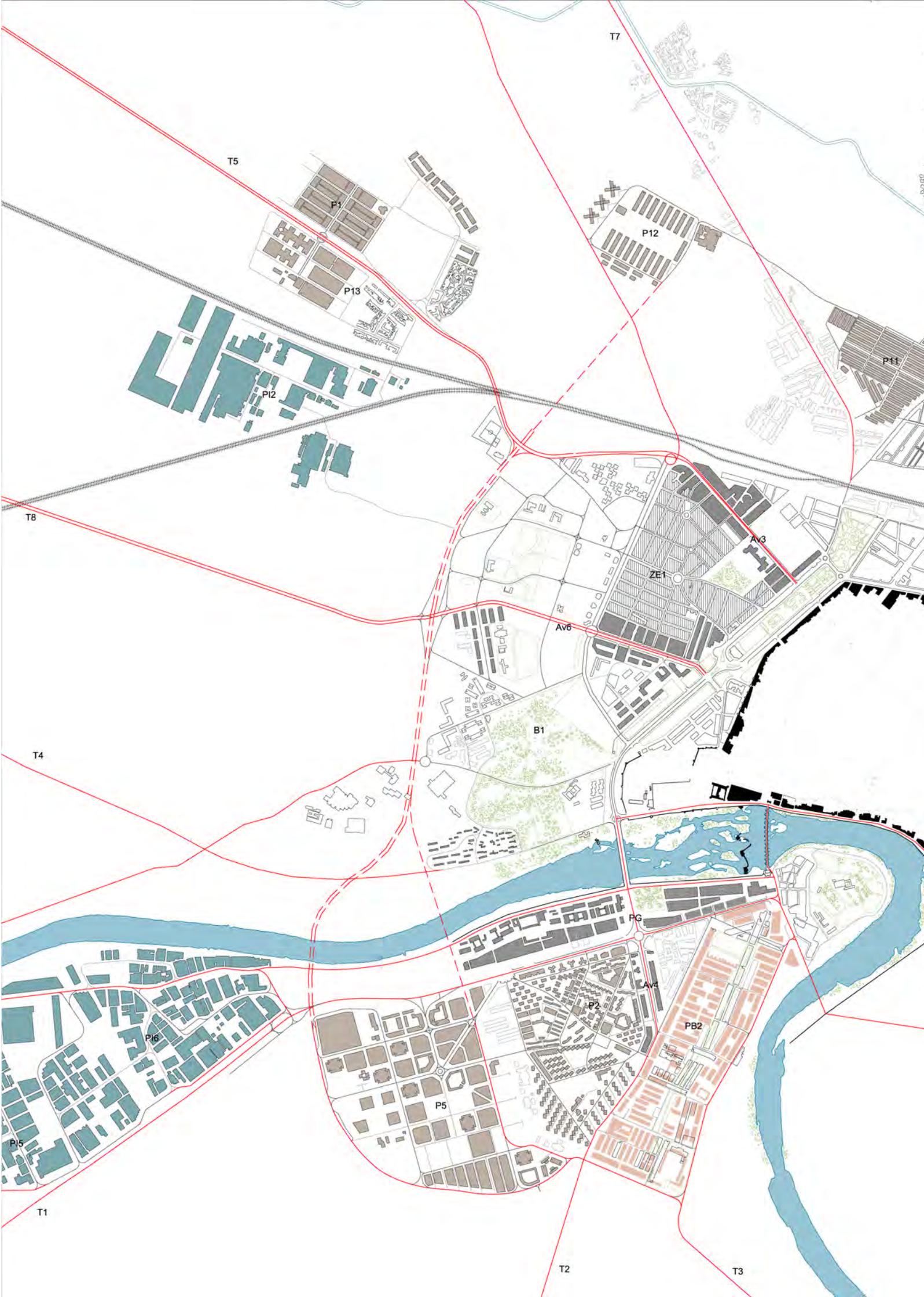
La ciudad intenta formalizar su papel territorial en el *interland* entre Madrid, Sevilla y Málaga, aprovechando su repoblamiento a partir de la inmigración proveniente de las zonas rurales de la Provincia. El Río, ahora remaquinado y atravesado -costosamente- por nuevas infraestructuras débilmente ancladas en la ciudad, adolece de una excesiva monumentalización, un débil desarrollo de actividades ciudadanas a su través y un alejamiento de sus potenciales habitantes.

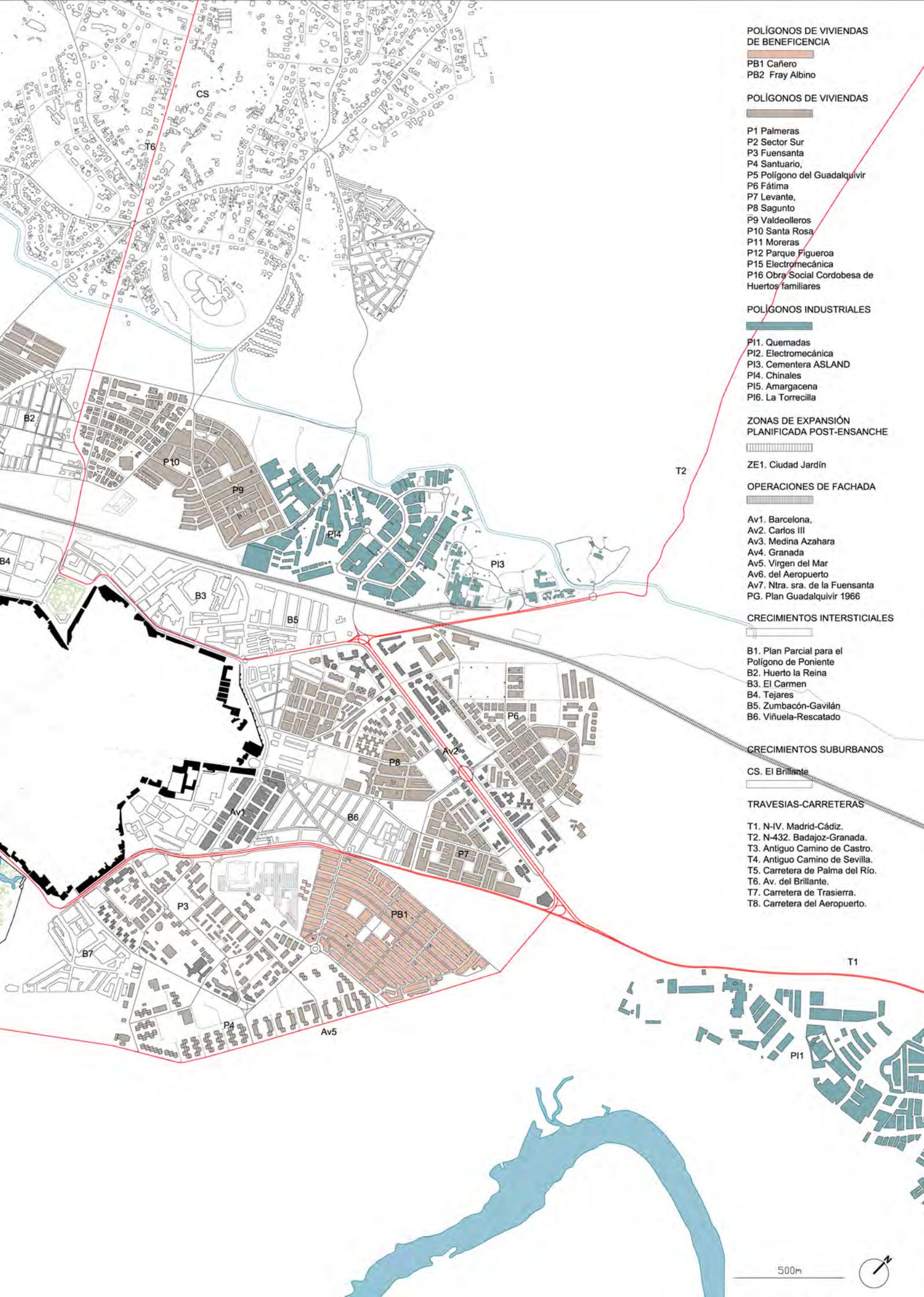
²¹ el crecimiento de los años veinte se debe a la emigración rural , que se produce desde los pueblos de la provincia hacia la capital, debido a los conflictos obreros de 1917, de un lado y del otro, a la cierta bonanza económica que vive el país durante la dictadura de Primo de Rivera, al haberse mantenido neutral en el conflicto bélico mundial.

²² el crecimiento demográfico se produce a la llegada de nueva población desde los pueblos de la provincia debido, de un lado, a la modernización de los campos (debido a las nuevas infraestructuras de regadíos) y, del otro, al surgimiento de una nueva economía de servicios en las ciudades que las convierte en un lugar más atractivo.

²³ Este plan se comienza a tramitar en el año 1981, retrasándose su aprobación definitiva hasta 1986

²⁴ Se presentaron más de cien propuestas.





POLÍGONOS DE VIVIENDAS DE BENEFICENCIA

- PB1 Cañero
- PB2 Fray Albino

POLÍGONOS DE VIVIENDAS

- P1 Palmeras
- P2 Sector Sur
- P3 Fuensanta
- P4 Santuario,
- P5 Polígono del Guadalquivir
- P6 Fátima
- P7 Levante,
- P8 Sagunto
- P9 Valdeolleros
- P10 Santa Rosa
- P11 Moreras
- P12 Parque Figueroa
- P15 Electromecánica
- P16 Obra Social Cordoba de Huertos familiares

POLÍGONOS INDUSTRIALES

- PI1. Quemadas
- PI2. Electromecánica
- PI3. Cementera ASLAND
- PI4. Chinales
- PI5. Amargacena
- PI6. La Torrecilla

ZONAS DE EXPANSIÓN PLANIFICADA POST-ENSANCHE

- ZE1. Ciudad Jardín

OPERACIONES DE FACHADA

- Av1. Barcelona,
- Av2. Carlos III
- Av3. Medina Azahara
- Av4. Granada
- Av5. Virgen del Mar
- Av6. del Aeropuerto
- Av7. Ntra. sra. de la Fuensanta
- PG. Plan Guadalquivir 1966

CRECIMIENTOS INTERSTICIALES

- B1. Plan Parcial para el Polígono de Poniente
- B2. Huerto la Reina
- B3. El Carmen
- B4. Tejares
- B5. Zumbacón-Gavilán
- B6. Viñuela-Rescatado

CRECIMIENTOS SUBURBANOS

- CS. El Brillante

TRAVESIAS-CARRETERAS

- T1. N-IV. Madrid-Cádiz.
- T2. N-432. Badajoz-Granada.
- T3. Antiguo Camino de Castro.
- T4. Antiguo Camino de Sevilla.
- T5. Carretera de Palma del Río.
- T6. Av. del Brillante.
- T7. Carretera de Trasierra.
- T8. Carretera del Aeropuerto.

500m



cios libres y de equipamientos. A partir de aquí, se derivarán una serie de proyectos y concursos, con diferentes resultados y grados de ejecución; apreciándose, en general, la elaboración de un inconexo y desvinculado -de la ciudad- sistema de espacios libres, adheridos al cauce y una excesiva confianza, en la revitalización de la ciudad, a través, de grandes equipamientos monumentalizantes y de proyectos carentes de ideas urbanas. Parte del gran consenso ciudadano, con respecto a cómo actuar en el río, se va diluyendo a través de estos últimos episodios. Mientras tanto, la ciudad al Norte es beneficiada con el soterramiento del ferrocarril (1992), produciéndose una rápida transformación de todo el sector.

La quinta cartografía, representa los principales vectores, los principales fragmentos y los principales conflictos, surgidos del enfrentamiento, entre la necesidad de una acelerada respuesta a la dotación de viviendas a una población creciente, y, la respuesta tardía de políticos y técnicos locales, mediante unas Ordenanzas y un Planeamiento General, que no han supuesto más que un intento de la ciudad Por último, una serie de acciones venidas desde las administraciones estatal y regional han pretendido resolver los conflictos provocados por los anteriores, sin que, en la mayoría de ocasiones, haya habido un compromiso con el contexto urbano al que afectan. (volver a redactar; no tiene sentido) Es preocupante, observar que la mayoría de los puentes (construidos y planeados), no llega a ningún lugar urbano concreto, al igual que se puede observar cómo, a la ya bastante amplia sección del Río, se le superpongan, sistemáticamente, mayores superficies de espacio libre en la zona protegida; en este sentido, obsérvense las distancias entre viviendas de una y otra orilla. Si el objetivo era la integración urbana, habría de especificarse el tipo de integración o, simplemente, acabar por entender que quizá ésta no sea tan necesaria.

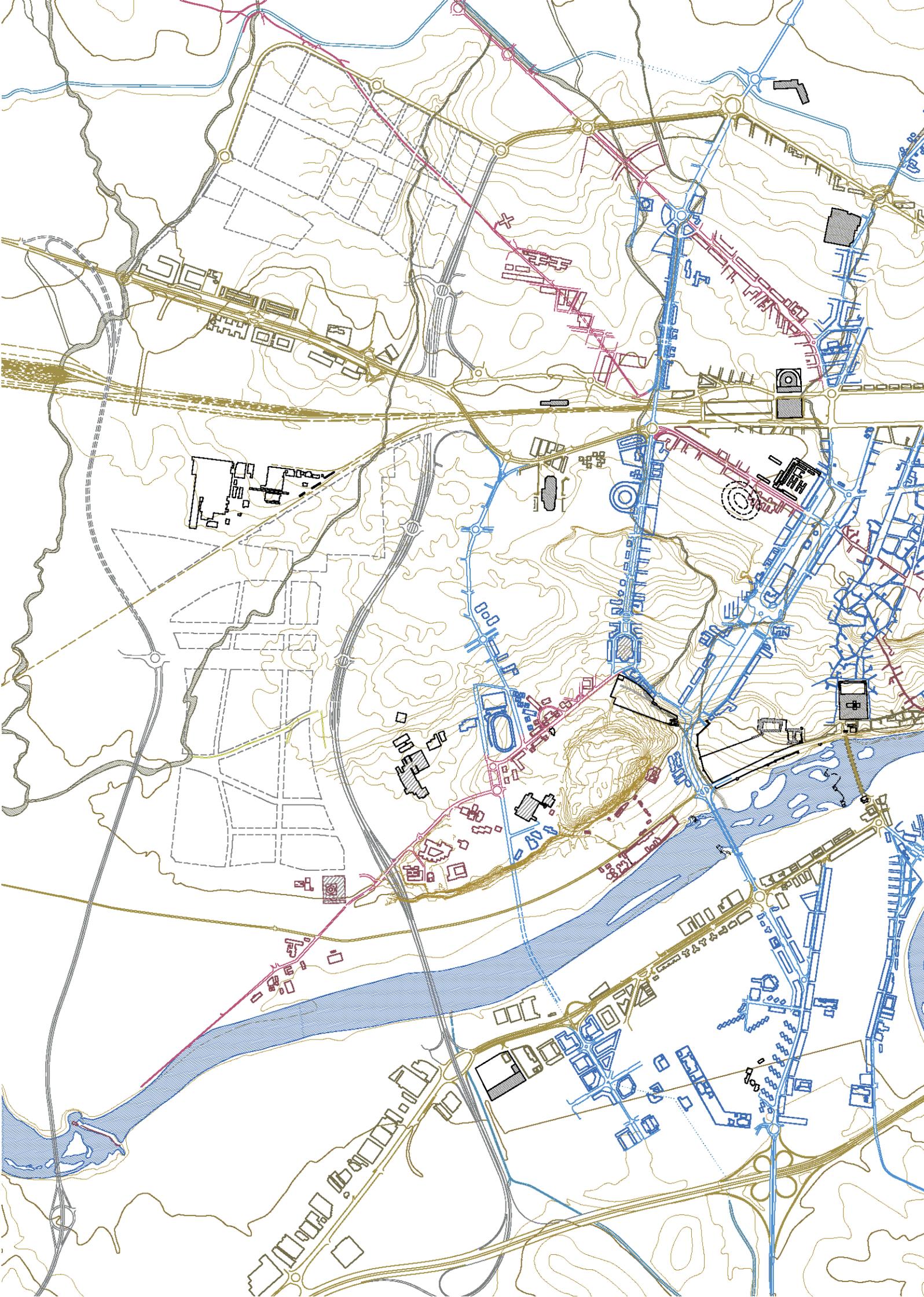
Capítulo 3. Parte B
Estructura topológica del sistema de calles-río

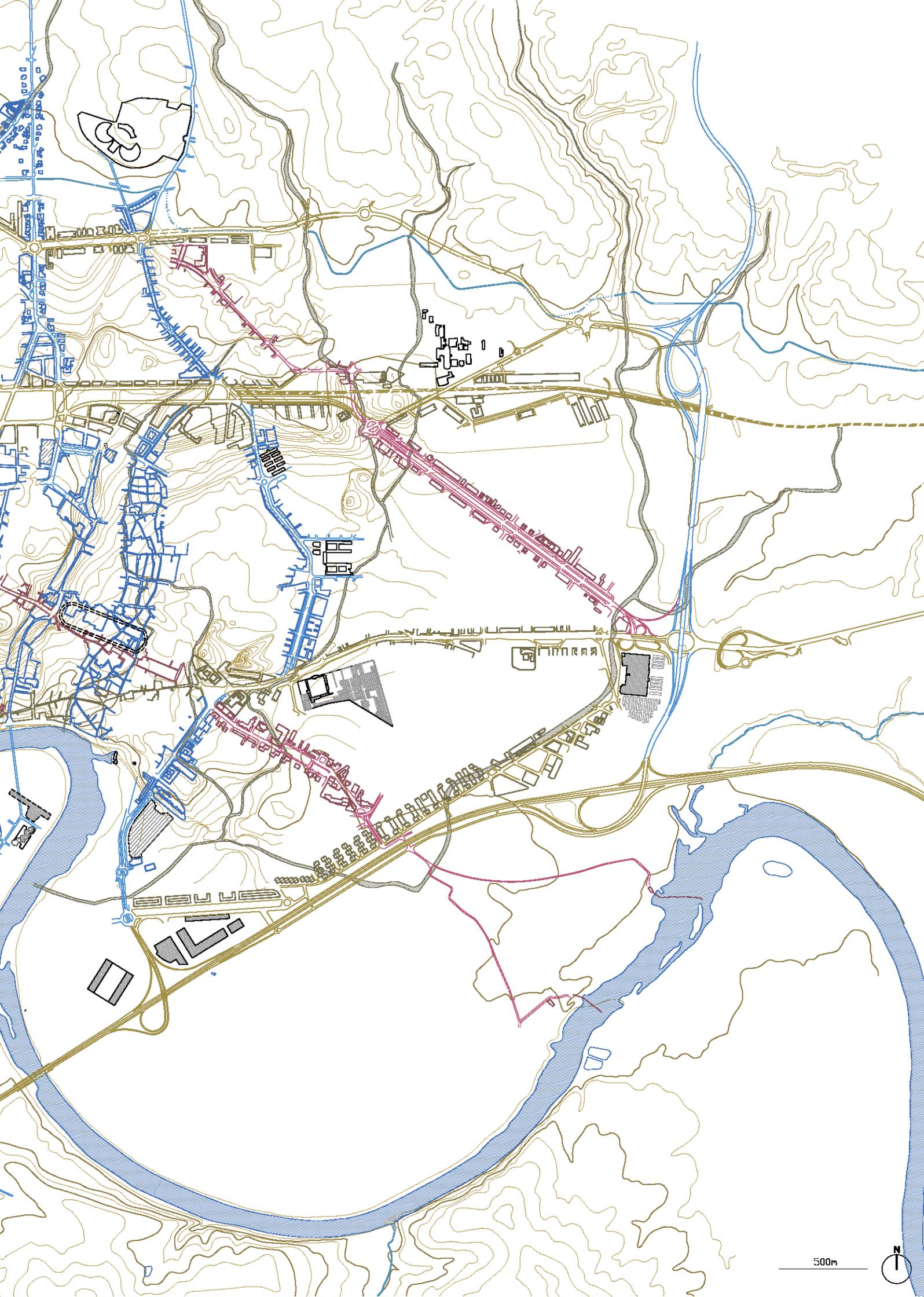
En Córdoba podemos distinguir tres tipos de lógicas fundamentales, con respecto al río en el trazado de sus calles. Dichas lógicas, tienen mucho que ver con la topografía y por lo tanto, con las lógicas de escorrentía que se producen. Si bien, el Guadalquivir tiene un trazado meandriforme y desciende a lo largo del valle, sus afluentes y arroyos suelen tener una distribución perpendicular al mismo, y descienden desde las estribaciones de Sierra Morena, en sentido perpendicular a las curvas de nivel, mientras que en el sur, lo hacen de manera más relajada desde la campiña.

Se pueden considerar distintas tipologías de calles en Córdoba. Un primer tipo son aquellas que están asociadas a líneas de cota y que dividen la ciudad en varios fragmentos, a su vez, conectan los principales caminos y vías de comunicación que enlazan la ciudad con su territorio adyacente. Estas vías principales son las que siguen el canal del Guadalquivir; el trazado de la línea ferroviaria a su paso por la ciudad; el trazado de lo que pudo ser la antigua Vía Augusta y su cruce del río, a través del Puente Romano; su entrada en la ciudad de Córdoba; y, luego tras el cruce su continuación paralela al río en dirección hacia Sevilla, Málaga y Cádiz. Por último, podemos citar también, la Ronda de circunvalación Sur de la A4 Madrid-Sevilla, para ir enlazando, encadenando y recogiendo, todas las dinámicas de la ciudad, con un trazado paralelo al río.

Un segundo tipo de calles serían las que se disponen perpendiculares al río, y por tanto, a las curvas de nivel. Siguen trazados que descienden de Sierra Morena y la Campiña hasta el cauce principal del Guadalquivir. A estas calles las podemos llamar también, calles rápidas, puesto que el descenso de cota se afronta con la máxima pendiente y suelen coincidir con escorrentías y arroyos. Caracterizándose asimismo, por acaparar gran cantidad de usos, por lo cual son calles con mucha fricción, frente a las anteriores, cuya función es la de atravesar la ciudad y, por lo tanto, caracterizadas por una fluidez mucho mayor. Volviendo a estas calles que denominaremos «calles-puente», se podía decir, que la mayoría de ellas, se han ido construyendo en distintos episodios; la traza principal se establece en un corto periodo por la cuestión topográfica antes citada. Luego son muchas las operaciones que van reconstruyendo su trazado, su sección, sus arquitecturas de borde, a lo largo de la historia e incluso algunas, con mayor éxito (eje de la Victoria), se prolongan y enlazan a distintos ramales, debido al éxito que tienen, en su función urbana a escala de ciudad.

Un tercer tipo, más singular en la ciudad son las diagonales o calles de descenso lento o de mínima pendiente. Son unas calles intermedias, que a diferencia de las anteriores, descienden la pendiente de una manera progresiva y se caracterizan también, por unir puntos de zonas altas, más bien vinculadas o dirigidas hacia Sierra Morena, descendiendo lentamente hasta llegar al río, de manera tangencial o secante al mismo. Normalmente, en Córdoba están vinculadas a la relación entre lugares altos y los molinos o industrias vinculadas al río. No es de extrañar, que muchos de estos caminos, tengan nombres, como camino de la Barca, camino de la Alameda o similares. También están asociados, a cruces de barca o zonas de vaguada, donde el río era vadeable en el pasado. Estos trazados, tienen que ver mucho con caminos antiguos, algunos de época romana y otros de época





500m



musulmana. Precisamente, la relación de los ríos y las ciudades está muy marcada por la topología de sus calles, como trazados y como red de conexiones e interacciones, alcanzándose una de las mayores intensidades en los cruces del río, momento de obligada superposición, de elementos de la ciudad y del propio río.

Por otro lado, en Córdoba se han intentado reconocer ciertas topologías de relación lineal, entre ciudad y río, en dos estudios que han tenido cierta relevancia como son “Los caminos del Río” (Agustín Cuello) y “Plan de Infraestructuras culturales de Córdoba” (Fundación Arquitectura Contemporánea). El primero, se centra en el “recorrido del río”, a través de sus lugares de interés natural y cultural, como experiencia a integrar en los programas y calendarios de los centros escolares de Córdoba. El segundo, da protagonismo a los recorridos hacia el río, como concentradores de recursos culturales y educativos, que procede a catalogar.

Finalmente, podemos hablar de un cuarto tipo, que serían las Rondas. El fenómeno de las rondas en Córdoba es diverso. Se han ido diseñando y trazando en diferentes periodos y con distintas funciones. Aunque anteriormente, hemos querido llamar Ronda de circunvalación Sur por la A4, en la actualidad, tiene más función de calle que de ronda aun siendo la infraestructura territorial que forma parte del recorrido entre Sevilla y Madrid. Pero ha ido estableciendo una relación fuerte, entre sus nudos, sus fragmentos y lugares de la ciudad. No ha sido así, en el resto de rondas de la ciudad que, con el tiempo, tras haber hecho, la construcción de las Rondas de Poniente así como, la consolidación de la Ronda de Levante, que enlaza con la carretera nacional 432, hacia Badajoz -futura autovía-; así mismo, (falta hacer??)el enganche o cierre del anillo, a través de las vías paralelas al canal del Guadalmediato, con obras pendientes que le terminen de dar ese carácter de ronda, y por tanto, el cierre del anillo que comentábamos. Pensamos que la operación del cierre del anillo, como la operación de dobles rondas que se han establecido a Poniente, son operaciones un tanto dudosas por varias razones:

En primer lugar, el cierre del anillo, puede tener una función concreta en ciudades radioconcéntricas, entre las cuales, creemos que no podemos clasificar a Córdoba, ni por su topografía, ni por su ubicación; pues, además de la sección ya descrita de su valle o de las grandes diferencias que hemos señalado entre sus calles; tanto las que son paralelas a la topografía, como las que son perpendiculares –las calles-río y las calles-puente–. Dicho esto, podríamos defender el trazado de unas rondas que fueran mucho más adherentes al terreno y a la ciudad que están atravesando; que se establezcan para unir fragmentos de la ciudad que por densidad de población o por intensidad de uso de unos equipamientos metropolitanos, puedan tener una función relevante; pero no, por el mero hecho, de que tenga que haber una ronda o de que una ronda, tenga que formar parte de un anillo de circunvalación. Anillos, que por otra lado, se están empezando a diseñar y a rehabilitar, en muchas ciudades europeas y americanas.

Volviendo al caso concreto de las rondas de Poniente, advertimos que se trata de un viario duplicado, con el mismo trazado Norte-Sur, que encorseta y define una operación residencial de baja densidad en su mayoría, y que,

Figura 3.12. Las calles y el río. Se establezcan que cruzan el río perpendicularmente; en la topografía y las calles que siguen una paralelo a una curva de nivel; en granate, las calles diagonales que descienden al Río desde las edificaciones. Si no siguiendo un trazado de mínima pendiente; en gris, los nuevos trazados que obedecen a estas lógicas territoriales.

Fuente: Elaboración propia.

en algunos casos, se encuentran a 800 metros de proximidad, no llegando a sobrepasar nunca los dos kilómetros de separación. Esto, y el hecho de que se ubiquen muy próximas a la ciudad construida, hacen sospechar que desde el primer momento, toda la operación ha estado muy vinculada al desarrollo residencial al que hacemos referencia, y que se prolonga posteriormente, por la zona nordoccidental de la ciudad, donde se produce el enganche con el viario del canal del Guadalmediato, y en el que se encuentra, el crecimiento disperso de la zona del Brillante. Con lo cual, creemos que el cierre del anillo es realmente una operación de conexión y continuidad de una gran *zoning* de arquitectura residencial, de baja densidad que unirá el Brillante con la Alameda del Obispo, muy próxima al Guadalquivir; lo que enlazaría la ciudad compacta, con las parcelaciones ilegales que se desarrollan a partir de esta operación del poniente. Además, podemos observar que el viario interno de esa franja entre rondas, no tiene intención de ofrecer recorridos de media distancia que puedan enlazar unos sectores con otros, sino que están más vinculados a la propia operación, lo que nos hace prever unos nuevos sectores aislados que no van a facilitar el arraigo de mucha actividad comercial, servicios o equipamientos de barrio.

3.6 Cruz Conde - Polígono del Guadalquivir.

Este eje perpendicular al río, a pesar de plantearse -ya desde el año 1958- un puente que le diera continuidad, permanece aún incompleto hoy día. Una de las dificultades para conectar la zona sur del polígono del Guadalquivir, con el Parque Cruz Conde, al norte del río es el salto de cota de unos 20 metros, respecto a la ribera, que debería salvar la nueva pasarela. El eje planteado, permitiría la conexión de los nuevos sectores de crecimiento de poniente en la zona del Zoco -antiguo sector P1 del Plan General del 86-, con el polígono del Guadalquivir en la orilla sur del río; ligando a lo largo de su recorrido por la margen derecha, una serie de intervenciones, que desde los años 60 de forma paulatina, han ido configurando el conocido Parque Cruz Conde. Dichas intervenciones -localizadas en parcelas de una densidad media y conformadas por arquitecturas aisladas y fuera de trama-, apenas si destacan en un barrio donde predominan grandes equipamientos urbanos de uso hospitalario, universitario e incluso de ocio y cultura. De hecho, conscientes de esta debilidad, los planes de 1986 y de 2001, han ido proponiendo nuevas tramas, para ligar esos fragmentos de edificación, buscando consolidarlos en la ciudad.

Al sur del río, dentro del Polígono del Guadalquivir, rodeado por la Ronda Sur; el eje propuesto, no se conecta a ninguna infraestructura de carácter importante, sino que sorpresivamente, tiene un fina, en fondo de saco.

Sin embargo, el problema que, como decíamos, se viene arrastrando desde que fuera planteado en el Plan de 1958, es el cruce del propio río. En el PGOU de 1986, se pensó otro eje de conexión entre las dos orillas, como prolongación de la calle Ronda, vía a la que se adosa una franja importante de equipamientos de barrio, y que funciona más como barrera, que como límite con la operación del Cerro (Sector Sur). En este caso, siguiendo hacia el sur, sí se conectaría con la carretera de Castro, en dirección hacia Granada. El Plan General de 2001, insiste con este último trazado, y propone otro nuevo aguas abajo, que sería prolongación de la calle Libertador Hidalgo y Costilla. Aún, teniendo en cuenta la ya comentada dificultad del cambio de cota, existe otra cuestión, no menos importante, como es la de atravesar una gran franja que existe en la margen derecha de unos 500 metros, sin apenas, idea de ciudad, actividades o edificios; tan solo, se encuentran los grandes equipamientos -Hospital Provincial, Facultad de Medicina y los Colegios Mayores-, posados sobre el balcón topográfico de Cruz Conde. Además, no podemos obviar tampoco, la construcción de las futuras rondas de poniente, situadas tan próximas a este trazado, que es inevitable que no acaben restándole fuerza y sobre todo, recursos.

Por último, mencionar el interés de los cruces de este recorrido, con varios caminos antiguos, como son el las Abejorreras, el de la Alameda del Obispo y el del Molino de Casillas, transformado en la avenida Menéndez Pidal.

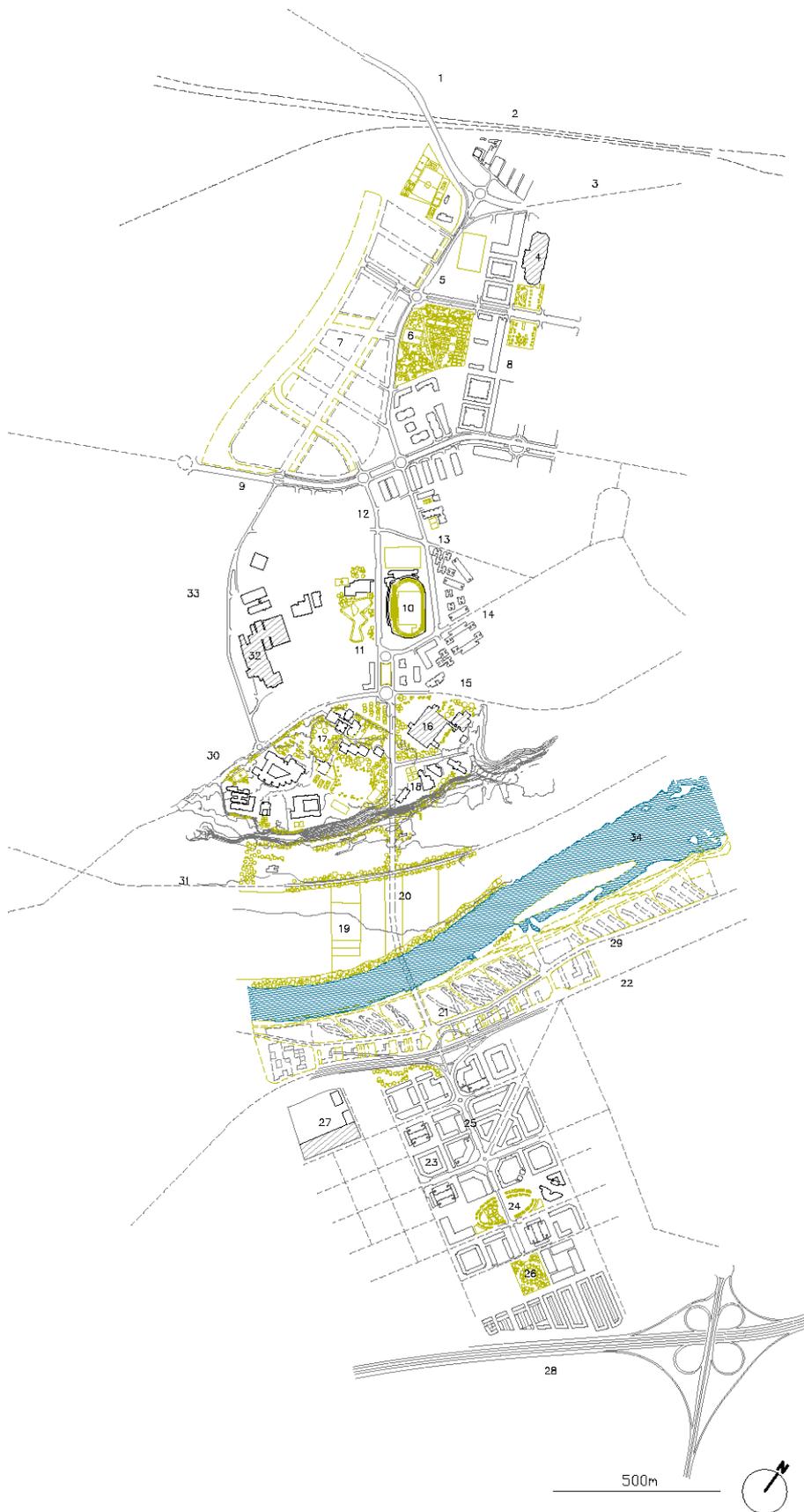


Figura 3.13: Eje-Puente, Cruz Conde, Polígono Guadalquivir.

1. A-431 a Almodóvar del Río.
 2. Vías FF.CC.
 3. Calle Periodista Quesada Chacón.
 4. Centro Comercial.
 5. Calle Escritor Conde de Zamora.
 6. Jardín de la Escritora Elena Fortún.
 7. Plan Parcial O-7.
 8. Polígono de Levante.
 9. Av. del Aeropuerto.
 10. Federación Andaluza de Atletismo.
 11. Parque Deportivo El Fontanar.
 12. Calle Escritor Zamora.
 13. Calle Escritor Antonio Rodríguez.
 14. Calle Pintor Espinosa.
 15. Av. Menéndez Pidal.
 16. Hospital General.
 17. Colegios Mayores Universitarios.
 18. E.T.E.A. y Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales.
 19. Alameda del Obispo.
 20. Viario y puente propuestos por el PGOU 2001.
 21. Zona Cordel de Écija (European 6).
 22. Av. de Cádiz.
 23. Polígono del Guadalquivir.
 24. Parque
 25. Calle Libertador hidalgo y Costilla.
 26. Parque
 27. Centro Comercial.
 28. A-4 Madrid-Cádiz.
 29. Calle Cordel de Écija.
 30. Av. de Menéndez Pidal.
 31. Camino de la Alameda del Obispo.
 32. Hospital Reina Sofía.
 33. Calle San Alberto Magno.
 34. Río Guadalquivir.
- Fuente: Elaboración propia

3.6.1 *Victoria y Avenida de Granada.*

Este eje-puente se caracteriza, por la conexión histórica de dos fragmentos de la ciudad separados por el río Guadalquivir. Al norte del río, tenemos el gran eje urbano que constituye el Paseo de la Victoria, desarrollado siguiendo el trazado del arroyo del Moro, con las alineaciones de la muralla occidental republicana, prolongada hacia el sur, por los Jardines del Conde de Vallellano, y, que en el tramo previo al río, gira para enfrentarse a éste de forma perpendicular, bordeando el barrio de San Basilio y el Alcázar de los Reyes Cristianos, en la denominada Avenida del Corregidor; correspondiente, con la operación de mitad del siglo xx del puente de San Rafael (1953), también, llamado Puente Nuevo, para diferenciarlo del Puente Romano –puente viejo– hasta ese momento, siendo el único que había conocido la ciudad. Dicha operación, que en una de sus fases, también incluía la creación de la ronda de Isasa a través del Alcázar de Reyes Cristianos, como prolongación del paseo de La Ribera, permitió la conexión con la avenida de Granada y la carretera de Castro del Río, así como, con los barrios situados en la otra ribera: Fray Albino, Sector Sur y el Cerro.

Hacia el norte, el Paseo de la Victoria, se prolonga en primer término, con los Jardines del duque de Rivas, y tras quebrar ligeramente su directriz, con los Jardines de la Agricultura, en lo que supone el final de este gran eje, se enlaza con el antiguo camino de Trasierra, y, con toda la nueva operación Renfe, donde destaca la presencia de la estación del AVE, y la de Autobuses. .

En cualquier caso, toda la operación del Sur, sí tiene especial interés, por lo que supone para la movilidad interior de Córdoba. La carretera de Castro que enlazaba directamente con el Puente Romano, como única entrada sur de la ciudad, se circunvala con la creación de la avenida de Granada, la cual ejerce, como una auténtica bisagra, que desvía todo el tráfico intenso hacia el Puente Nuevo; donde se reparte bien al norte, por el eje de la Victoria o bien por La Ribera por Ronda de Isasa. Al otro extremo de la avenida de Granada, existe una gran rotonda, que no sólo recoge este tráfico, sino también, el procedente de la avenida de Cádiz (antiguo trazado de la Nacional IV), catalizando de esta forma, prácticamente, todo el tráfico con el resto de provincias andaluzas, con la única excepción de Jaén, más ligada a la conexión norte con el resto de la península. Finalmente, –tanto en la relación que mostramos en la figura de este eje, como en la narración histórica–, nos encontramos con la variante Sur o Ronda de Circunvalación A4, que se engancha a este eje, en el extremo sur de la carretera de Castro, suponiendo un importante alivio de tráfico rodado, para unas vías, que ya han sido completamente absorbidas, por el trazado urbano de Córdoba.

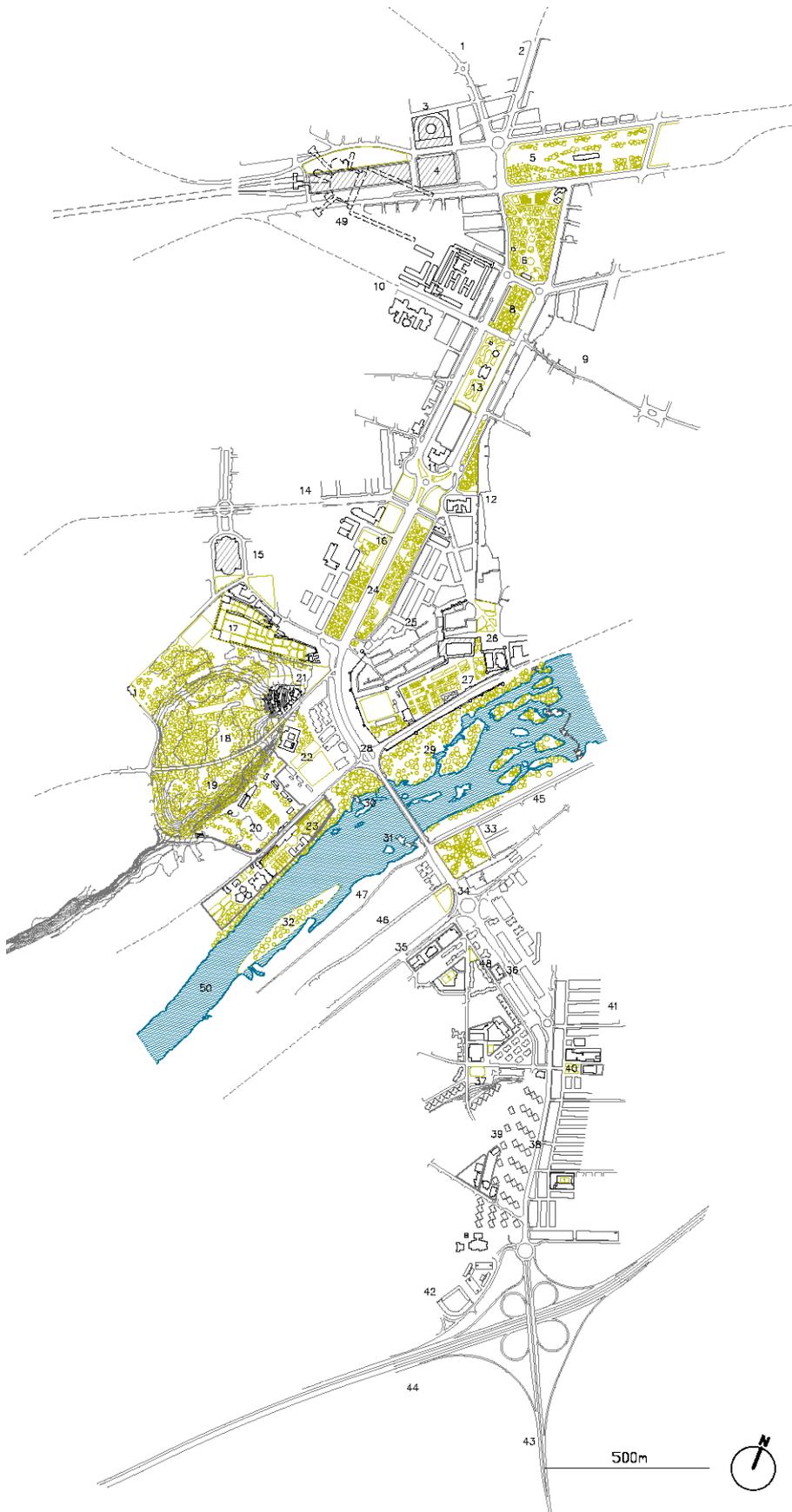


Figura 3.14: Eje-Puente Victoria-Granada.

1. Av. de Santa María de Trasierra.
2. Av. Tenor Pedro Lavirgen.
3. Estación de autobuses.
4. Estación de FF.CC.
5. Plan Renfe (soterramiento de vías FF.CC.).
6. Jardines de la Agricultura.
7. Zona administrativa (antiguo cuartel de San Fernando y de la Victoria).
8. Jardines del Duque de Rivas.
9. Calle Concepción, Calle Gondomar.
10. Av. de Medina Azahara.
11. Hotel (antiguo Meliá).
12. Puerta de Almodóvar, Cruz Roja.
13. Jardines de la Victoria.
14. Av. del Aeropuerto.
15. Pabellón Deportivo Vista Alegre.
16. Complejo Administrativo, Plaza de la Constitución.
17. Cementerio Ntra. Sra. de la Salud.
18. Parque Cruz Conde.
19. Zona de Juego «Ciudad de los Niños».
20. Parque Zoológico.
21. Teatro de la Axerquía.
22. Instituto de Enseñanza Secundaria Séneca.
23. Jardín Botánico.
24. Av. Conde de Vallellano.
25. Barrio San Basilio.
26. Plaza Campo de los Santos Mártires.
27. Alcázar y Caballerizas.
28. Entronque Ronda de Isaza con Av. del Corregidor y Pte. San Rafael.
29. Alameda del Corregidor y Sotos de la Albolafia.
30. Molino de la Alegría.
31. Molino de San Rafael y Molino de Hierro.
32. Isla de las Esculturas.
33. Jardín Fray Albino-Cordel de Écija.
34. Plaza de Andalucía.
35. Av. de Cádiz.
36. Av. de Granada.
37. Plaza del Mediodía.
38. Calle Ctra. de Castro.
39. Cerrillo.
40. Plaza Jesús Divino Obrero.
41. Barrio Fray Albino.
42. Polígono del Guadalquivir.
43. N-432 a Granada.
44. A-4 Madrid-Cádiz.
45. Av. Fray Albino.
46. Cordel de Écija.
47. Calle Ingeniero Juan de la Cierva.
48. Calle Jaén.
49. Antiguo Palacio.
50. Río Guadalquivir.

Fuente: Elaboración propia

3.6.2 *Gran Capitán - Mezquita - Fray Albino*

En este caso, tenemos un conjunto de ejes consolidados, a lo largo de la historia, en cuyos extremos, se disponen sendas puertas de la ciudad histórica: el Puente Romano al sur con la Puerta del Puente, -que era la entrada de la ciudad romana y posteriormente de la medina-; y al norte, el borde con la zona de ensanche, propiciada por la llegada del ferrocarril a Córdoba (1859), donde obviamente, destaca la presencia de la estación en una posición -nada idónea-, puesto que estranguló y condicionó, el crecimiento natural de la ciudad, hacia el norte.

En esa operación de ampliación, destaca la realineación del eje de Gran Capitán, una de las grandes operaciones de reforma interior de la ciudad, donde se encontraba la antigua plaza de toros, cuya parcela ocupa hoy -casi podemos decir simbólicamente- una gran superficie comercial. Precisamente, la mitad del recorrido sucede a través del gran eje de Gran Capitán, ya alineado, sobre el trazado de la ciudad medieval; siendo a partir de la iglesia de San Nicolás de la Villa, cuando se entra en la zona de la Judería hasta llegar a la Mezquita, con un trazado ahora mucho más tortuoso. Una vez cruzado el Puente, tenemos una bifurcación, donde se podía optar, bien por el antiguo camino de Castro del Río en dirección Granada, o bien, por carretera de Sevilla y Málaga -actual avenida de Cádiz-, en lo que era el trazado original de la Nacional IV. A mediados del siglo xx, con la construcción del Puente de San Rafael (1953), se redistribuye este recorrido hacia directriz marcada por el Paseo de la Victoria.

Volviendo a nuestro eje-puente, si proseguimos su trazado actual al otro lado del río, nos encontraremos con las barriadas de Fray Albino, Miraflores, Sector Sur y el Cerro hasta conectar con la ronda sur A-4.

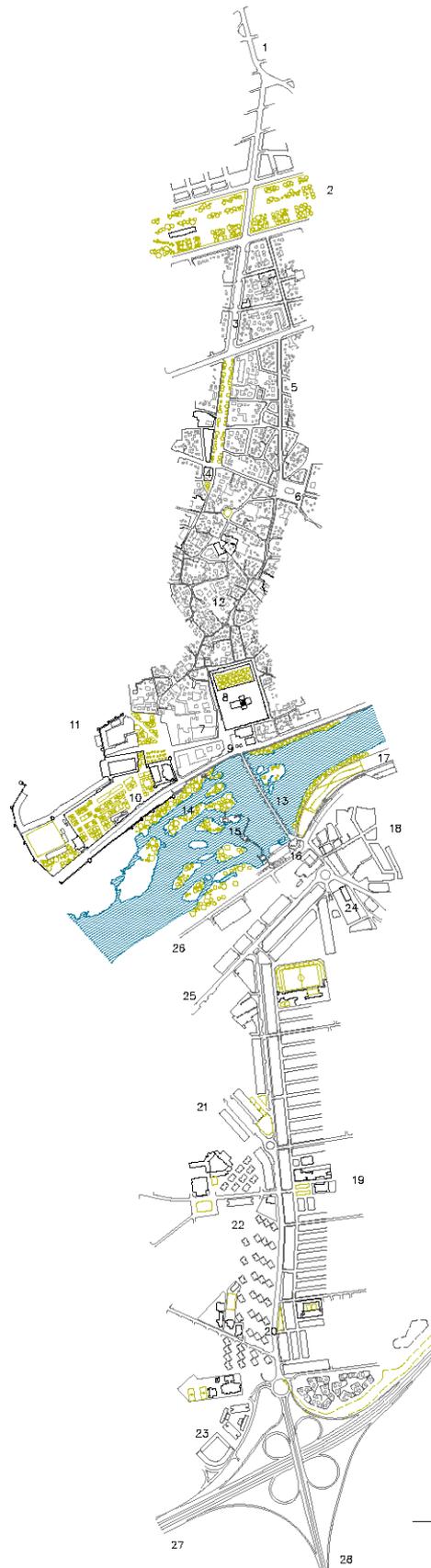


Figura 3.15: Eje-Puente Gran Capitán, Mezquita, Fray Albino.

1. Av. del Brillante.
 2. Plan Renfe (soterramiento de vías FF.CC.).
 3. Gran Capitán.
 4. Iglesia San Nicolás de la Villa.
 5. Calle Cruz Conde.
 6. Plaza de la Tendillas.
 7. Palacio de Congresos, Filmoteca de Andalucía.
 8. Mezquita.
 9. Puerta del Puente y Centro de Visitantes.
 10. Alcázar, Caballerizas.
 11. Barrio de San Basilio.
 12. Judería.
 13. Puente Romano.
 14. Sotos de la Albolafia.
 15. Molinos: Albolafia, Téllez, Enmedio, San Antonio.
 16. Torre de la Calahorra.
 17. Parque de Miraflores.
 18. Campo de la Verdad.
 19. Barrio Fray Albino.
 20. Carretera de Castro.
 21. Sector Sur.
 22. Cerrillo.
 23. Polígono del Guadalquivir.
 24. Iglesia San José y Espíritu Santo.
 25. Av. de Cádiz.
 26. Av. Fray Albino.
 27. A-4 Madrid-Cádiz.
 28. N-432 a Granada.
- Fuente: Elaboración propia

3.6.3 *Santa Marina - San Andrés*

Este conjunto de calles, se caracteriza por estar en el centro de la Ajerquía, y ser uno de los ejes viarios de escorrentía que mayor número de calles atraviesa, en su recorrido desde la zona de la muralla norte, a la zona de la muralla meridional, en los pies del río. A su paso, se encuentran todo un conjunto de iglesias fernandinas, cada una de ellas, vinculadas a plazas y antiguos conventos. Así, tenemos las iglesias de Santa Marina, San Agustín, San Andrés y San Pedro.

Aunque hoy en día la actividad comercial escasea, antiguamente era una de las zonas más concurridas de la ciudad. Al llegar al río, este eje, continúa por la zona del Arcángel y el balcón del Guadalquivir, hasta llegar al recinto ferial, donde se expande, uno de los grandes espacios del futuro de la ciudad.



Figura 3.16: Eje-Puente Santa Marina, San Andrés San Pedro.

1. Av. de Almogáraves.
 2. Plan Renfe (soterramiento vías FF.CC.).
 3. Calle Alfonso el Sabio.
 4. Facultad de Ciencias del Trabajo.
 5. Av. de los Piconeros.
 6. Av. de las Ollerías.
 7. Calle Sta. Isabel.
 8. Calle Aceituno.
 9. Iglesia Sta. Marina.
 10. Plaza e Iglesia de San Agustín.
 11. Palacio de Viana.
 12. Iglesia de San Andrés.
 13. Calle Gutiérrez de los Ríos, Calle Carlos Rubio.
 14. Calle San Pablo.
 15. Calle Realejo.
 16. Calle Pedro López.
 17. Plaza Regina.
 18. Iglesia de San Pedro.
 19. Paseo de la Ribera, Calle Ronda de los Mártires.
 20. Plaza del Potro.
 21. Puente de Miraflores, Cruz del Rastro.
 22. Molino de Martos.
 23. Parque Balcón del Guadalquivir.
 24. Centro Comercial.
 25. Recinto Ferial.
 26. Estadio de fútbol El Arcángel.
 27. A-4 Madrid-Cádiz.
 28. Plan Especial del Arenal.
 29. Puente del Arenal.
 30. Ramal de la antigua N-432.
 31. Av. de las Lonjas.
 32. Río Guadalquivir.
- Fuente: Elaboración propia

3.6.4 *Descenso de la muralla romana*

Este eje-puente, desarrollado a lo largo del borde la antigua ciudad romana, –y también, por la medina islámica–, continúa hoy día, a través del río, gracias al puente de Miraflores (2003); comunicando de esta forma, el Casco Histórico, con el Campo de la Verdad, desde donde continua por la acera del río, hacia el antiguo Camino de Castro, a través de la operación de Fray Albino.

En el otro extremo, al norte, el eje tiene su continuidad, en el trazado rectilíneo romano de la avenida del Brillante, tras haber pasado previamente por el antiguo Campo de la Merced –hoy Parque de Colón– y el reciente Plan Renfe. Estas continuidades, tanto al sur, como al norte de la ciudad histórica, únicamente ha sido posible favorecerlas, a finales del siglo xx y principios del siglo xxi, ya que, no solamente, hubo que esperar más de una década para ver acabado el puente –cuya iniciativa original data de la década de los años 80–, cuando se produjo el encargo a Santiago Calatrava, finalmente desestimado en favor de la propuesta del grupo de arquitectos ganadores del Premio de puentes del Concurso de Ideas para el Guadalquivir (Ayuntamiento de Córdoba, 1987). Sino que, también hay que tener presente, que no será hasta la llegada de la alta velocidad en 1992, cuando se pueda resolver la verdadera barrera que constituían las vías del tren –gracias a su soterramiento–; por no hablar de la obra de defensa hidráulica del Murallón de Miraflores, que directamente negaba todo tipo de contacto entre orillas, tanto el físico como el visual, entre la ciudad histórica, y las barriadas del sur.

Asimismo, el trazado de este eje por la ciudad central se caracteriza por tener escasas acometidas de calles, debido precisamente, a la existencia aún de la antigua muralla, y a la presencia de muchas viviendas adosadas a la misma, de ahí la ausencia de calles transversales. En cuanto a lugares destacables, tenemos numerosas estructuras conventuales localizadas sobre algunos de los grandes equipamientos públicos romanos, como eran el foro, el circo y el teatro; y que, actualmente son el Ayuntamiento, la manzana de Orive y el jardín del Museo Arqueológico, respectivamente.



Figura 3.17: Eje puente.Cruz del Rastro, muralla romana oriental.

1. Av. del Brillante.
2. Barrio de Santa Rosa.
3. Av. de la Libertad.
4. Plan Renfe (soterramiento de las vías FF.CC.)
5. Av. de América.
6. Av. Al-Nasir.
7. Av. de los Piconeros.
8. Av. de los Molinos y Av. de las Ollerías.
9. Diputación Provincial.
10. Jardines de la Merced.
11. Calle Alfaro (muralla romana republicana).
12. Ayuntamiento (Fórum) y calles Claudio Marcelo y Alfonso XIII.
13. Manzana de Óriva (circo romano).
14. Plaza de la Corredera y mercado.
15. Calle San Fernando (muralla romana imperial).
16. Parroquia de San Francisco.
17. Plaza del Potro.
18. Cruz del Rastro.
19. Teatro romano.
20. Puente del Arenal.
21. Barrio Campo de la Verdad.
22. Av. del Campo de la Verdad.
23. Barrio Espíritu Santo.
24. Barrio Fray Albino.
25. Calle Acera del Río.
26. Plan Parcial Fray Albino Sur.
27. A-4 Madrid-Cádiz.
28. Puente de Miraflores.
29. Parque de Miraflores.
30. Centro de Congresos-Palacio del Sur.
31. Centro de Creación Contemporánea-C4.
32. Río Guadalquivir.

Fuente: Elaboración propia

3.6.5 Límite Ajerquía

Este sinuoso trazado correspondiente con el límite de la Ajerquía, responde a una serie de accidentes topográficos, como son el Arroyo de las Piedras o el Cerro de la Golondrina, pero sobre todo, al dibujo de los antiguos caminos que se adaptaban al perímetro de la muralla, siendo su directriz principal, la marcada por el preexistente camino de los Santos Pintados.

Influyen en la configuración de dicho eje, la localización de elementos extramuros de notable importancia, como son el cuartel de Alfonso XII, el cementerio de San Rafael, el Campo de San Antón, la fábrica de gas, y el Campo Madre de Dios, ya llegando al río. El resto del espacio estaba ocupado, por una sistema de huertas que con el tiempo, se han ido desarrollando y dando lugar a barriadas, como Huerta de San Cayetano, barrio de las Joyerías, Casa Huerta de Pavón, Huerta de los Padres de Gracia -tras la muralla de la Ajerquía- y huertas de Cerradilla, Torrecilla y de la Golondrina. Todas estas últimas, constituyen lugares de crecimiento que se cierran en la operación de la avenida de Barcelona, y se completan con la transformación del acuartelamiento de Alfonso XII, en Centro Cívico, Biblioteca Municipal y espacio deportivo; además, de la creación de la Facultad de Derecho en el Campo de San Antón. Precisamente, aquí es donde se enlaza con el trazado de la antigua carretera de Madrid -ya desvinculada de la ruta del antiguo Camino Real-, que entraba en diagonal por la Ajerquía, continuando hacia el Campo Madre de Dios, -donde conectaba con la Ronda de Mártires-, y así mismo, también llega, al llamado Camino del Molino de Lope García, que a su vez, se enganchará al Camino de la Barca (o camino nuevo, al molino de Lope García), que vuelve a la ciudad, entre el cementerio de San Rafael y la fábrica de gas; donde encontramos las huertas de la Fuensanta, de la Concepción, del Humilladero o de la huerta de Ballesteros, ya en la unión del arroyo Pedroche con el de la Fuensanta -zona que será el futuro barrio de la Fuensanta y del Santuario-.

Si proseguimos nuestra descripción descendente, nos encontramos con la zona del Arenal, un área históricamente inundable, pero que con las nuevas operaciones llevadas a cabo en el río, será la nueva ubicación tanto del ferial -sacado del centro de la ciudad-, como del estadio Arcángel, cuyo emplazamiento anterior, se destinará a la construcción de un centro comercial, donde aparecen nuevos crecimientos residenciales, como una especie de ampliación del barrio del Santuario que incluye la apertura de una nueva avenida.

El cierre del eje, lo constituye la denominada Ronda Sur, en el desdoblamiento de la Nacional IV Madrid-Sevilla, que lleva aparejado, una serie de operaciones de tratamiento vegetal del cauce del río y de su ribera.

Más allá de la Ronda Sur, se desarrolla el nuevo Plan Especial del Arenal, con el propósito de acondicionar un espacio abierto en suelo no urbanizable, que combina arquitecturas productivas y de almacenamiento industriales aisladas, con otras tipologías más vernáculas, buscando consolidar un paisaje con caminos históricos. En la actualidad, dicho proyecto está en fase de reconsideración, tanto por problemas de financiación, como por la voluntad de incorporar el uso deportivo con la Ciudad Deportiva del Córdoba

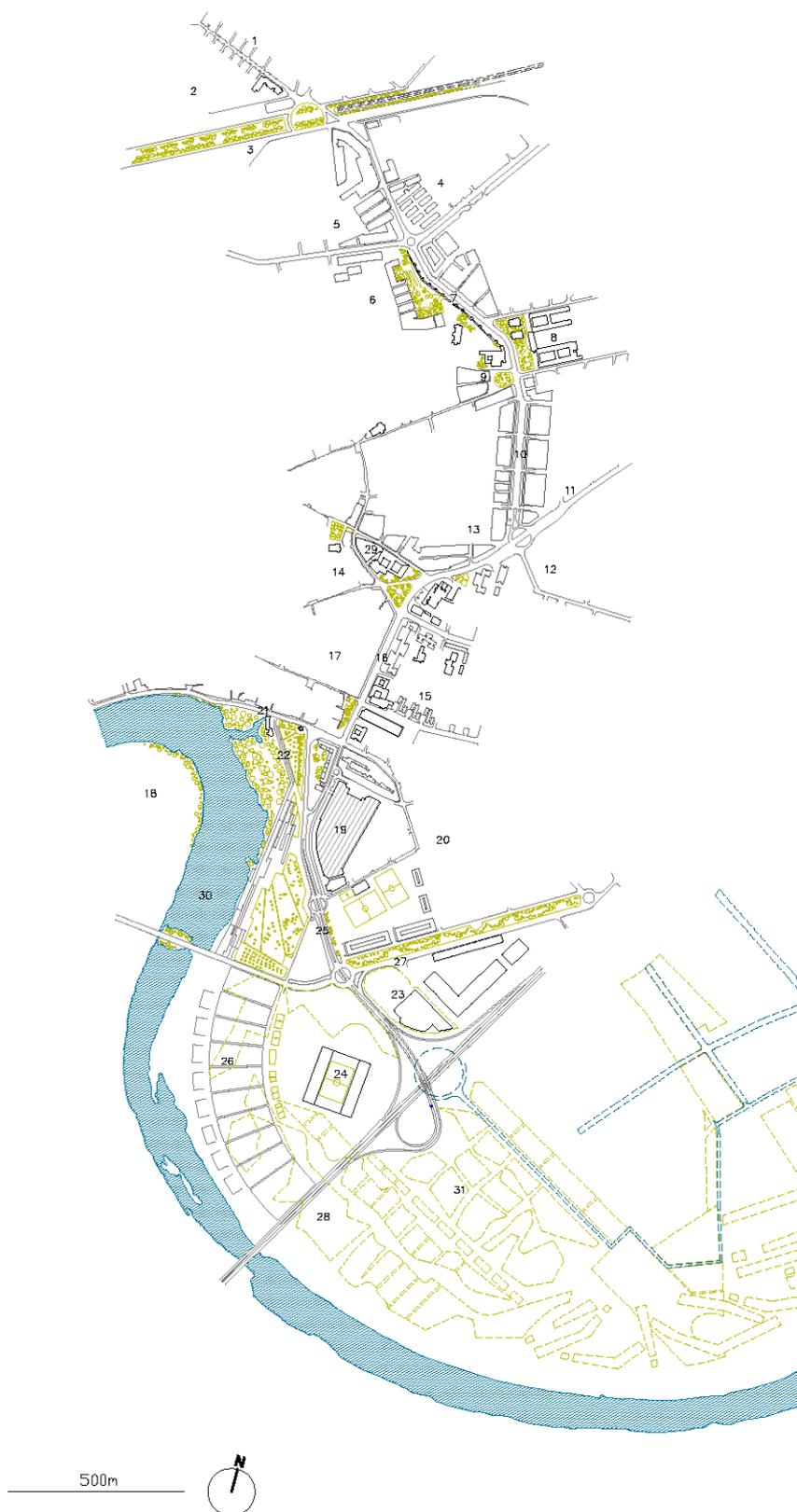


Figura 3.18: Eje-Puente Límite Ajerquía.

1. Av. de Almagóvares.
 2. Barrios Valdeolleros y Santa Rosa.
 3. Plan Renfe (soterramiento de vías FFCC.).
 4. Zona administrativa (antiguo hospital militar).
 5. Av. de las Ollerías.
 6. Barrio de San Lorenzo.
 7. Ronda del Marrubial y muralla de la Ajerquía.
 8. Zona de equipamientos de Lepanto (antiguo Cuartel de Alfonso XII, 1877).
 9. Plaza Cristo de Gracia y Parroquia.
 10. Av. de Barcelona.
 11. Av. de Libia e iglesia.
 12. Cementerio de San Rafael.
 13. Cerro de la Golondrina.
 14. Barrio de La Magdalena.
 15. Barrio de la Fuensanta.
 16. Calle Campo Madre de Dios.
 17. Barrio de Santiago.
 18. Miraflores.
 19. Centro Comercial.
 20. Barrio del Santuario.
 21. Molino de Martos.
 22. Balcón del Guadalquivir (parque).
 23. Mercado mayorista.
 24. Estadio de fútbol El Arcángel.
 25. Ramal N-IV.
 26. Recinto ferial.
 27. Av. de las Lonjas.
 28. A-4 Madrid-Cádiz.
 29. Facultad de Derecho.
 30. Río Guadalquivir.
 31. Plan Especial El Arenal.
- Fuente: Elaboración propia

3.6.6 Ronda de Levante

La Ronda de Levante construida y consolidada, sobre el trazado de la Nacional 432 Granada- Badajoz, es una vía que se ha ido consolidando por fragmentos, que incluían la renovación de los nudos de acceso a la ciudad, y de enganche con la Ronda Sur –autovía A4–. Se trata pues, de un trazado que sigue de alguna manera, el de los caminos que históricamente descendían desde Sierra Morena hasta el valle del Guadalquivir, y que en los últimos años, se ha establecido como línea de separación en el límite de la ciudad y una zona industrial de crecimiento hacia la universidad, denominada «Ciudad de Levante».

Su consolidación, se pretende más que por la vía en sí, por los tratamientos del contorno, pensados como un gran parque paralelo entre el arroyo Pedroches que funcione como límite de la ciudad y la propia ronda; lo que enfatiza aún más, el carácter de barrera de ésta, pero no por la propia infraestructura, sino, por la ausencia de cualquier tipo de trama urbana a su alrededor.

Pensamos que esta Ronda y su entorno, podrían adquirir un papel protagonista, enlazando las ciudades a uno y otro lado de la misma, además de potenciar la unión con el río, mediante la continuación de algunas tramas y sus conexiones, a través de nuevos nudos; donde prime un diseño más arquitectónico y urbano, propio de la ciudad, que debe continuar a uno y otro lado. Sería también interesante, replantear el enlace con el barrio de Cañero y del nuevo polígono del Granadal con el río Guadalquivir y los arroyos Pedroche y Rabanales.

En el extremo norte, destaca el nuevo nudo que enlaza con la Ronda Norte, paralela al canal del Guadalmellato, el cual marca el punto de inflexión topográfico, en la ascensión a través del valle, como verdadero lugar y balcón donde contemplar la escena cordobesa y concretamente este viario urbano.



Figura 3.19: Eje Puente, Ronda de Levante.

1. N-432 a Badajoz.
 2. Nudo de «Ronda Este» con «Ronda Norte».
 3. Arroyo Pedroches.
 4. FF.CC. Alta Velocidad Madrid-Sevilla.
 5. Parque de Levante.
 6. Ciudad de Levante.
 7. Barrio de Fátima.
 8. Barrio de Cañero.
 9. Nudo Av. de Libia y antigua N-IV con N-432.
 10. Centro comercial.
 11. Barrio de Levante.
 12. Nudo de A-IV (Madrid-Cádiz) con Ronda Este N-432 a Badajoz.
 13. Camino de Lope García.
 14. Camino de Carbonell.
 15. Arroyo de Rabanales.
 16. A-IV Madrid-Cádiz.
 17. Polígono Industrial las Quemadas.
 18. Río Guadalquivir.
- Fuente: Elaboración propia

3.6.7 Rondas de Poniente

Entendemos que el eje-puente de la zona de Poniente, está formado por las dos rondas que se han proyectado de manera casi simultánea en la ciudad de Córdoba, albergando en su interior, los terrenos del Parque de Logística, los barrios de Medina Azahara, la Industria Electromecánica y parte de la Alameda del Obispo. Y, decimos que se trata de una sola calle-puente, puesto que la operación, rompe de la misma manera y simultáneamente, las lógicas con que calles de dirección análoga, han solido establecerse históricamente en la ciudad de Córdoba. Es decir, en este caso, no se respeta la dirección marcada por la escorrentía de las aguas, ni se permite la permeabilidad transversal en dirección este-oeste, lo que a todas luces, supone una gran barrera para todos los recorridos y caminos históricos, que se hallan en el nuevo trazado.

Entre la doble ronda proyectada, hay un gran vacío que el Plan General de 2001, destina a crecimientos de baja densidad conectando de esta forma, los límites de la ciudad compacta, con los comienzos de la ciudad dispersa e informal de las parcelaciones, en la vega de Córdoba.

Paralelamente al trazado de estas vías, se han ejecutado dos grandes puentes que apoyan sobre lugares muy despegados de la idea de ciudad, así como, de cualquier actividad. Por esto, y por la cota en la que acometen, se hace difícil pensar en una futura integración de estos elementos, con un viario asociado a dinámicas más urbanas. Por otro lado, las tramas que se proponen en el interior, están muy separadas unas de otras, con lo cual, se prevé que vayan a establecerse sub-sectores dentro del sector, a los cuales se tendrá que acceder, a través de las propias rondas y de sus accesos.



Figura 3.21: Franja de rondas.

1. Complejo Logístico e Industrial El Higuero.
 2. Arroyo Cantarranas.
 3. Ronda CO-32.
 4. S.E.C.E.M. Sociedad Española de Construcciones Electromecánicas.
 5. Barrios Las Palmeras y Poniente Norte.
 6. Barrio Parque Azahara.
 7. Mantenimiento Ferroviario El Higuero.
 8. Ronda Oeste, A-3050 hacia El Brillante.
 9. Fábrica ABB.
 10. Ciudad Jardín de Poniente Sur, PAU O-1.
 11. Poniente Sur, PAU O-7.
 12. Av. del Aeropuerto.
 13. Camino de las Abejorras.
 14. Parcelaciones zona El Alcalde.
 15. Alameda del Obispo.
 16. Camino de la Alameda del Obispo.
 17. Av. Menéndez Pidal.
 18. Complejo Universitario de Agronomía.
 19. Centro del IFAPA.
 20. Molino de Casillas y azud.
 21. A-3051 a carretera de Posadas-La Carlota (A-445).
 22. Av. de la Torrecilla.
 23. Polígono Industrial Amargaceña.
 24. Polígono Industrial La Torrecilla.
 25. Calle Ingeniero Juan de la Cierva.
 26. Av. de Cádiz.
 27. Centro Comercial.
 28. A-4, Madrid-Cádiz.
 29. Puente Abbas ibn Firnas.
 30. Puente de Andalucía.
 31. Línea de FF.CC. hacia Málaga.
 32. Línea de FF.CC. Madrid-Sevilla.
 33. Carretera de Palma del Río, A-431.
 34. Facultad de Ciencias de la Educación.
 35. Calle Escritor Conde de Zamora.
 36. Hospital Reina Sofía.
 37. Colegios Mayores y Facultad de Medicina.
 38. Polígono Industrial del Guadalquivir.
 39. Río Guadalquivir.
- Fuente: Elaboración propia



Figura 3.20: Calle-Río Canal Guadalmellato.

1. Av. de Sta. María de Trasierra.
2. Yacimiento Turruñuelos.
3. Plan Parcial O-3.
4. Plan Parcial O-2.
5. Plan Parcial O-1.
6. Plan Parcial O-5.
7. Barrio Parque Figueroa.
8. Plan Parcial O-4.
9. Barrio Arruzafilla.
10. Barrio Las Moreras.
11. Centro Comercial.
12. Centro Comercial.
13. Urbanización El Tablero.
14. Circuito El Tablero.
15. Av. El Brillante.
16. Barrio San Rafael de la Albaida.
17. Av. de la Arruzafilla.
18. Av. del Calasancio.
19. Central de Tratamientos Villa Azul E.M.A.C.S.A.
20. Barrio del Camping.



500m



3.6.8 Calle Guadalmellato (130m)

Este conjunto viario, se caracteriza por seguir el recorrido del canal del Guadalmellato, que está trazado siguiendo la curva de nivel 130, cota que sirve de punto de inflexión entre la vega del Guadalquivir y Sierra Morena, a su paso por Córdoba.

También este entorno es el límite, de alguna manera, entre la ciudad compacta y la zona residencial de baja densidad que monopoliza el norte de la ciudad. De esta manera, encontramos un conjunto de barrios de trazado compacto, que se concatenan a lo largo de la franja existente entre el eje ferroviario y el del canal; mientras que al norte de éste, se localiza la urbanización del Brillante, casi exclusivamente compuesta por viviendas aisladas, aunque en los últimos años, se hayan producido algunos desarrollos en hilera. Por el lado sur del mismo, encontramos –de izquierda a derecha– el polígono industrial de Chinales, los barrios de Valdeolleros, Santa Rosa, Huerta de San Rafael, Moreras y San Rafael de la Albaida; al norte tendremos las zonas de baja densidad de la Asomadilla y el Tablero. En el recorrido, también encontramos espacios y edificios emblemáticos, cómo la fábrica de cementos Asland –en el extremo este–; el barrio del Naranjo; el nuevo parque de la Asomadilla; el edificio del Depósito de Aguas; el Camping Municipal, por el que pasa el canal de riego; el parque y circuito del Tablero, y, los Centros Comerciales de Zahira y del Tablero, situados respectivamente, en cada uno de los extremos del eje. En el extremo oeste, encontramos la gran almunia de Turruñuelos, de origen califal, que probablemente, formara parte de una villa romana, según se está estudiando en el actual yacimiento arqueológico.

Con la operación denominada Ronda Norte, se pretende aumentar su capacidad, así como, fortalecerlo; enlazando los nudos de las Ronda de Poniente con la Ronda de Levante, para consolidar de esta forma, el pretendido cierre del anillo, tan ansiado por la administración. De esta forma, a uno y a otro lado, de la avenida de Trasierra y la Arruzafilla, se prevé, la continuidad de los crecimientos de Poniente, contemplados en la creación de la doble Ronda Oeste, que de alguna manera, pretende enlazar todo el complejo tradicional residencial, en torno a la Avenida del Brillante, con este ámbito aún sin colmar en una especie de anillo residencial por toda la zona occidental de Córdoba.

25. Polígono de Chinales.
26. Barrio del Naranjo.
27. Plan Parcial N-1.
28. A-3050. Ronda Este.
29. Av. Agrupación de Córdoba.
30. Vías FF.CC. Madrid-Sevilla.
31. Ronda Este, N-432 Granada-Badajoz.
32. Fábrica de Cementos Asland.
33. Polígono Industrial Arroyo de los Pedroches.
34. Arroyo de los Pedroches.
35. Arroyo Cantarranas.
36. Arroyo Valdegrajas.
37. Camping Municipal.
38. Ronda Norte.
39. Canal del Guadalmellato (cota 130m).

Fuente: Elaboración propia.



Figura 3.22: Calle-Río, Sistema Ferroviario.

1. Complejo Ferroviario El Higuero.
2. Polígono Industrial y Centro Logístico El Higuero.
3. Mantenimiento e Infraestructuras FF.CC. El Higuero.
4. Línea FF.CC. a Sevilla.
5. Línea FF.CC. a Málaga.
6. Sociedad Española de Construcciones Electromecánicas.
7. Barrio Parque Azahara.
8. Barrio Las Palmeras.
9. Barrio de Poniente Norte.
10. Barrio Huerta de Santa Isabel y Parque Figueroa.
11. Silo.
12. Barriada Olivos Borrachos.
13. Centro Comercial.
14. Polígono de Poniente.
15. Plaza de Toros.
16. Plan Parcial O-7.
17. Plan Parcial O-1, Ciudad Jardín de Poniente Sur.
18. Barrio de Las Margaritas.
19. Estación de FF.CC.
20. Estación de Autobuses.
21. Av. de Medina Azahara.
22. Av. Gran Vía Parque.
23. Barrio Ciudad Jardín.
24. Plan Renfe (soterramiento vías FF.CC.).
25. Jardines de la Agricultura.
26. Jardines del Duque de Rivas.
27. Jardines de la Victoria.
28. Av. del Gran Capitán.

3.6.9 Calle ferroviaria (120m)

Este gran eje de la ciudad moderna, se ha ido consolidando en los últimos años del siglo xx, gracias a la operación de soterramiento, aparejada a la llegada de la alta velocidad a Córdoba (1992), que permitió eliminar la barrera que constituían las vías surgiendo una serie de conexiones transversales, que anteriormente, estaban reducidas únicamente al viaducto del Pretorio, y algunos pasos a nivel; que por el riesgo intrínseco de ese tipo de intersecciones, protagonizaban frecuentes accidentes. Aunque dicha operación de soterramiento se circunscribe básicamente al ámbito del Casco Histórico, constituido por los barrios de la Medina y la Ajerquía, también se han realizado nuevos puentes, para facilitar la conexión con la ciudad norte en otros puntos del trazado.

En el recorrido del eje, se atraviesan los siguientes barrios: Polígono de Chinales, Valdeolleros, Santa Rosa, Huerta de San Rafael, Moreras, Margaritas, Huerta de Santa Isabel, Arroyo del Moro, todos ellos, al norte de las vías; y al sur, el barrio de Fátima, Zumbacón, Carmen, Ollerías, ensanche Gran Capitán –coincidiendo con el centro de la ciudad–, zona de Cercadilla, Huerta de la Marquesa, Olivos Borrachos y el complejo industrial de Electromecánica. Ya perteneciente al ámbito del área metropolitana encontramos, el Parque Azahara y los polígonos industriales de poniente denominados el Higuero.

En cuanto a los equipamientos, podemos destacar las dos fábricas antes



mencionadas: cementos Asland y Electromecánica; el centro de logística; la estación AVE, y, la estación de Autobuses; mientras que, si queremos reseñar los principales nudos o conexiones, habremos de referirnos necesariamente, a los encuentros con los ejes de la Victoria, del Brillante, avenida Arroyo de San Cristóbal, Gran Vía y avenida de Almogáraves, como los más importantes; destacando igualmente, la presencia de la plaza de Colón.

Por último, subrayar el nuevo desarrollo residencial, que ha supuesto, la nueva fachada surgida, tras la reordenación de la zona ganada a las vías –popularmente conocida como «la manzana de oro»– que también, prevé la construcción del nuevo Conservatorio y de una Biblioteca Municipal.

- 29. Av. del Brillante.
 - 30. Barrio de Las Moreras.
 - 31. Barrio de Santa Rosa.
 - 32. Jardines de la Merced.
 - 33. Diputación Provincial (antiguo Palacio de la Merced).
 - 34. Barrio El Carmen.
 - 35. Barrio Zumbacón.
 - 36. Barrio Valleolleros.
 - 37. Polígono Industrial Chinales.
 - 38. Fábrica de Cemento Asland.
 - 39. Polígono Industrial Arroyo de los Pedroches.
 - 40. Barrio de Fátima y Av. Blas Infante.
 - 41. Av. Carlos III.
 - 42. Barrios de Sagunto y Levante.
 - 43. Carretera de Palma del Río, A-431.
 - 44. Ronda Oeste, A-3050.
 - 45. Barrio Huerta de la Marquesa.
 - 46. Av. de América.
 - 47. Av. de la Libertad.
 - 48. Av. de los Piconeros.
 - 49. Av. Al-Nasir.
 - 50. Av. de la Igualdad.
 - 51. Av. de los Almogávares.
 - 52. Av. de la Agrupación Córdoba.
 - 53. Ronda Este, N-432, Granada-Badajoz.
 - 54. Arroyo de los Pedroches.
 - 55. Arroyo de los Nogales.
 - 56. Arroyo de Cantarranas.
 - 57. Ronda CO-32.
 - 58. Av. de Sta. Marina de Trasierra, CP-021.
- Fuente: Elaboración propia.



Figure 3.23: Calle diagonal. Decumano republicano y medinas Al-Zahara y Al-Zahira.

1. Arroyo de los Nogales.
2. Camino Viejo de Trasierra.
3. Arroyo Cantarranas.
4. Sectores PAU O-3 y PAU O-4.
5. Barrio Palmeras.
6. Barrio Poniente Norte.
7. Carretera de Palma del Río, A-431.
8. Ronda Oeste, A-3050.
9. Barrios Huerta de Sta. Isabel, Parque Figueroa y Arroyo del Moro.
10. Av. de Medina Azahara.
11. Silo.
12. Vías del FF.CC. Madrid-Sevilla.
13. Barriada Olivos Borrachos.
14. Av. de América.
15. Estación de FF.CC.
16. Estación de autobuses.
17. Gerencia Municipal de Urbanismo.
18. Complejo administrativo.
19. Rectorado de la Universidad.
20. Jardines de la Agricultura.
21. Plan Renfe (soterramiento vías FF.CC.).
22. Av. de Sta. María de Trasierra.
23. Av. Tenor Pedro Lavirgen.
24. Av. del Brillante.
25. Av. del Gran Capitán.
26. Jardines de la Merced.

3.6.10 *Decumano republicano, las medinas y los molinos.*

A modo de ejemplo, sobre la disposición de las calles diagonales en la topografía cordobesa, hemos dibujado este ejemplo de calle prolongada hacia el extremo de la ciudad uniendo puntos elevados de las faldas de Sierra Morena como son el Monasterio de San Jerónimo, y descendiendo suavemente por las líneas de mínima pendiente topográfica, hasta llegar al río a una zona de antiguo vadeo del Guadalquivir, y desarrollo de industria molinera, a través de los caminos del molino de Lope García, camino de Carbonell en la zona del Arenal. La orientación media de todo este eje se corresponde, de alguna manera, con el decumano del periodo republicano; no es raro pues que se encuentren adosados-adheridos al recorrido el foro romano, templo romano, varias iglesias, así como, la huella del antiguo circo romano, y el anfiteatro, sobre la Facultad de Medicina; el circo sobre la manzana de Orive, y luego, el paso en el centro por todas las calles, que fueron algunas de las calles de realineación del siglo XIX y principios del XX, como son: calle Gondomar, calle Claudio Marcelo; la propia plaza de las Tendillas en el centro, y transversalmente, el eje de Gran Capitán y Cruz Conde.

También es interesante observar el cruce de este gran eje, cruce de la avenida Medina Azahara con las vías del tren, a partir del cual se desarrollan nuevos crecimientos en los últimos años, que no han sabido respetar el arranque del camino del Monasterio de San Jerónimo que ha perdido



sentido. Dicho monasterio está muy cerca de Medina Azahara, pero ha sido cortado por la urbanización que se encuentra entre el cruce de las vías del tren y la barriada del parque Figueroa que sí que respeta esta traza.

- 27. Jardines del Duque de Rivas.
 - 28. Jardines de la Victoria.
 - 29. Calle Concepción.
 - 30. Calle Gondomar.
 - 31. Plaza de las Tendillas.
 - 32. Calle Claudio Marcelo.
 - 33. Ayuntamiento (antiguo Forum).
 - 34. Manzana de Orive (antiguo circo romano).
 - 35. Plaza de Regina.
 - 36. Plaza de la Magdalena.
 - 37. Facultad de Derecho.
 - 38. Calle Hernando de Magallanes.
 - 39. Complejo Educativo.
 - 40. Av. Ntra. Sra. de la Fuensanta.
 - 41. Calle Francisco Pizarro y Calle San Martín de Porres.
 - 42. Camino de Lope García.
 - 43. Camino de Carbonell.
 - 44. Plan Especial del Arenal.
 - 45. Plaza de la Libertad.
 - 46. A-4, Madrid-Cádiz.
 - 47. Ronda Este, N-432 hacia Badajoz.
 - 48. Av. de la Virgen del Mar.
 - 49. Av. Ministerio de la Vivienda.
 - 50. Av. de Barcelona.
 - 51. Barrio de las Margaritas.
 - 52. Río Guadalquivir.
- Fuente: Elaboración propia.



Figura 3.24: Calle-Río, Vía Augusta, Camino Real, N-IV.

1. Ronda CO-32 y Puente de Abbas ibn Firnas.
2. Molino de Casillas y azud.
3. Calle del Ingeniero Juan de la Cierva.
4. Av. de la Torrecilla.
5. Polígono Industrial Amargacena.
6. Av. de Cádiz.
7. A-4, Madrid-Cádiz.
8. Polígono Industrial La Torrecilla.
9. Ronda Oeste, A-3050 y Puente de Andalucía.
10. Camino de la Alameda del Obispo.
11. Av. Menéndez Pidal.
12. Centro Comercial.
13. Polígono del Guadalquivir.
14. Plan Parcial "Cordel de Écija" (Europán 6).
15. Barrio del Sector Sur.
16. Barrio de Fray Albino.
17. Barrio del Campo de la Verdad.
18. Jardín Botánico.
19. Zoológico.
20. Ciudad de los Niños.
21. Parque Cruz Conde.
22. Cementerio de Ntra. Sra. de la Salud.
23. Teatro de la Axerquía.
24. Instituto de Educación Secundaria Séneca.
25. Av. del Corregidor.
26. Alcázar y Caballerizas.
27. Molino de la Alegría.
28. Molino de San Rafael y Molino de Hierro.

3.6.11 Vía Augusta, Camino Real, N-IV (100m)

Esta vía en concreto trasciende la escala urbana ya que históricamente se caracteriza por haber asumido las funciones de comunicación territorial a lo largo del Guadalquivir, con la importancia que le da el hecho de ser el único cruce existente (de tipo permanente) desde Andújar, hasta la propia desembocadura del río. Situación que no cambiará hasta mediados del siglo XIX cuando se construye en Sevilla el puente de Isabel II inaugurado en 1852. Formando parte de la vía Augusta, que procedente de Tarragona entraba en la ciudad, por lo que luego será el Camino Real (hoy en día calle Alfonso XII); para tomar en seguida, la orientación del lienzo meridional de la zona de la Axerquía por las calles Lineros primero y Cardenal González después. Calles que gracias a esta posición estratégica, siempre han desarrollado un importante papel fabril y comercial; y que en nuestros días, lo siguen teniendo pero más dedicadas a una función de restauración, hostelería y servicios del sector turístico. Recordemos que éste era también el trazado original de la Nacional IV hasta que a principios del siglo XX se finaliza el último tramo del paseo de la Ribera que permite la conexión del Puente Romano con el Molino de Martos y el desvío del tráfico por este recorrido alternativo que un vez cruzado el río, conectaba con la avenida de Cádiz –paralela a éste– en dirección Sevilla, Cádiz o Málaga.

Volviendo a la escala urbana y a la clasificación que hemos establecido, consideramos que el Puente Romano forma parte de esta calle río que



gracias a él se desarrolla a ambos lados del Guadalquivir. Resulta curioso, observar cómo esta calle-puente funciona realmente como un eje de simetría de la ciudad, que reparte usos de igual forma tanto aguas arriba como aguas abajo, diferenciándose una zona central histórica, monumental y residencial en primer lugar; y posteriormente, una zona residencial de los años 40, y luego, algo más alejada, operaciones residenciales de los años 60-70; con los cementerios de San Rafael y el antiguo cementerio de nuestra Señora de la Salud, dispuestos como polos o puertas de esa directriz que atraviesa por completo la ciudad al norte del río –y alineada a éste–, y que es perpendicular al eje del Puente Romano. Más hacia el exterior, nos encontraremos con los centros comerciales, y, a continuación y en último término, con los polígonos industriales.

En la zona al sur del río observamos las primeras operaciones del Sector Sur y Fray Albino –enganchados todos ellos a la avenida de Cádiz– y posteriormente el polígono del Guadalquivir; terrenos que en origen fueron expropiados por el Instituto de Colonización para dar terrenos de cultivo a los trabajadores que venían del campo a la ciudad. En última instancia –siguiendo nuestro recorrido hacia el sur pegados al río–, nos encontramos con el polígono de la Torrecilla y finalmente con el de Amargacena.

29. Puente de San Rafael.
 30. Plaza de Andalucía.
 31. Av. de Granada.
 32. Puente Romano, Puerta y Calahorra.
 33. Molinos de la Albolafia, Téllez, Enmedio y San Antonio.
 34. Alameda del Corregidor.
 35. Mezquita.
 36. Plaza Campo de los Santos Mártires.
 37. Barrio de San Basilio.
 38. Calle Cardenal González.
 39. Calle Ronda de Isaza.
 40. Cruz del Rastro y Calle San Fernando.
 41. Paseo de la Ribera.
 42. Puente de Miraflores.
 43. Calle Lucano y Calle Lineros.
 44. Calle Don Rodrigo Agustín Moreno.
 45. Calle Alfonso XII.
 46. Iglesia de San Pedro.
 47. Molino de Martos.
 48. Balcón del Guadalquivir.
 49. Meandro de Miraflores.
 50. Puente del Arenal.
 51. Calle Campo Madre de Dios.
 52. Av. de Libia.
 53. Barrio de Cañero.
 54. Cementerio de San Rafael.
 55. Av. de Barcelona.
 56. Centro Comercial.
 57. Arroyo de Pedroches.
 58. Arroyo de Rabanales.
 59. Antigua N-IV hacia Alcolea.
 60. Ronda Este, N-432 hacia Badajoz.
 61. Polígono industrial El Granadal.
 62. Facultad de Derecho.
 63. Sotos de la Albolafia.
 64. Río Guadalquivir.
- Fuente: Elaboración propia.



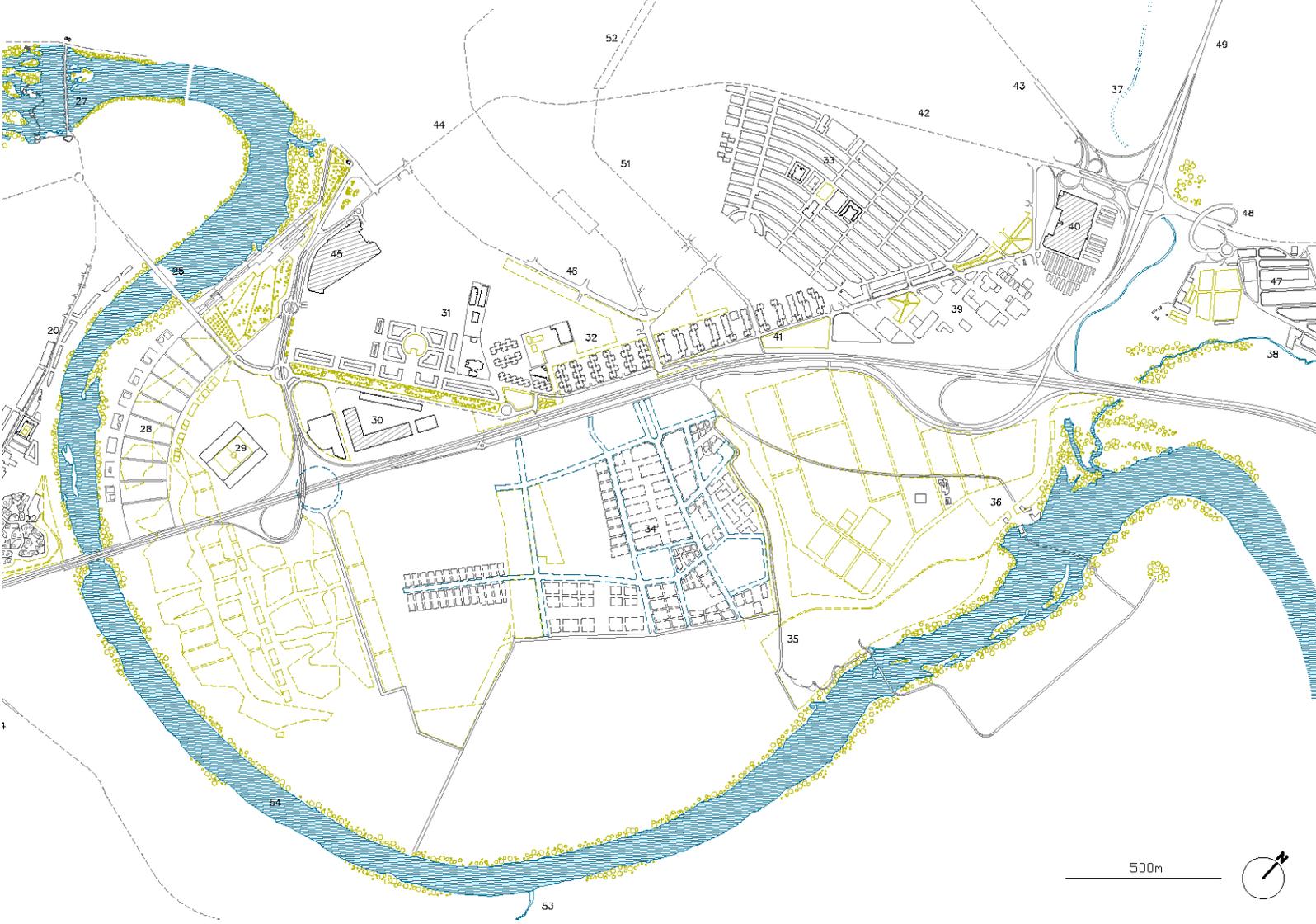
Figura 3.25: Calle Río, Ronda Sur.

1. A-4, Madrid-Cádiz.
2. Ronda CO-32.
3. CP-234.
4. Puente Abbas ibn Firnas.
5. Molino de Casillas y azud.
6. Polígono Industrial Amargacena.
7. Polígono Industrial la Torrecilla.
8. Av. de la Torrecilla.
9. Calle Ingeniero Juan de la Cierva.
10. Av. de Cádiz.
11. Ronda Oeste, A-3050.
12. Puente de Andalucía.
13. Centro Comercial.
14. Polígono Industrial del Guadalquivir.
15. Arroyo Salado.
16. Arroyo de la Miel.
17. N-432 a Granada.
18. Calle Carretera de Castro.
19. Av. de Granada.
20. Calle Acera del Río.
21. Barrio Fray Albino.
22. Plan Parcial S-2.
23. Barrio Sector Sur.
24. CP-158, Camino Viejo de Castro.
25. Puente del Arenal.
26. Puente de San Rafael.
27. Puente Romano.

3.6.12 Variante Sur (100m)

La llamada variante Sur, corresponde al desdoblamiento y variante de la Nacional IV a su paso por Córdoba, formando parte actualmente del trazado de la nueva A-4, la Autovía de Andalucía Madrid-Sevilla y Cádiz. Siendo una de las primeras rondas creadas en la ciudad, es la primera que tiene sección de autovía incluyendo la construcción del doble puente de la circunvalación (1986) –el tercero que ve la ciudad sobre el Guadalquivir–. A lo largo de los últimos años, se le han ido adhiriendo fragmentos de una ciudad –tanto equipamientos como barriadas–, donde hace las funciones de límite meridional. De hecho la última figura de planeamiento municipal –el PGOU de 2001– contempla la construcción de los últimos huecos existentes en el contacto entre la variante y la ciudad.

Su recorrido parte por el oeste, en la llegada desde Sevilla por la A-4, con la presencia del polígono industrial La Torrecilla, zona donde se produjo el primer desdoblamiento de la Nacional IV que entraba en la ciudad por la avenida de Cádiz; y que en nuestros días con la construcción del puente de Andalucía (2003) engancha con la ronda de poniente justo en el límite del polígono del Guadalquivir. En el otro extremo del meandro, tenemos el barrio de Fray Albino, desde cuyo límite parte el ya citado puente de la circunvalación para llegar a la margen derecha del río; en la zona del Arenal se ubican el ferrial y el Estadio Nuevo del Arcángel, donde encontramos un nuevo nudo de acceso. Desde ahí, se prolonga de forma paralela, aunque



separada al río, manteniendo siempre una cota media de en torno a los 100 metros sobre el nivel del mar. Mientras que en al norte se localiza la ciudad, encontramos el Mercado de Abastos y el barrio de la Fuensanta-Santuario. Al otro lado, se desarrolla el Plan Especial en suelo no urbanizable del Arenal, que prevé la integración y convivencia de zonas de uso agro-industrial con una zona deportiva, en el entorno de los antiguos caminos de la barca y de Lope García. El siguiente nudo de enganche, lo tenemos a la altura del barrio del Cañero, junto al polígono del Granadal, donde entronca con la variante de levante sobre la A-432 dirección a Badajoz, junto a un gran centro comercial. Prosigue cruzando los arroyos Pedroche y Rabanales, aproximándose, de manera tangencial, a otro de los meandros del río, sobre el que se pliega buscando el próximo cruce, que lo aleje definitivamente de la última parte del término municipal, que ha visto la enorme proliferación de parcelaciones ilegales a espaldas de la gran zona industrial, junto a la antigua Nacional IV.

- 28. Recinto Ferial.
 - 29. Estadio de fútbol El Arcángel.
 - 30. Mercado mayorista.
 - 31. Barrio El Arcángel.
 - 32. Barrio Santuario.
 - 33. Barrio Cañero.
 - 34. Plan Especial El Arenal.
 - 35. Camino de Carbonell.
 - 36. Camino de Lope García.
 - 37. Arroyo Pedroches.
 - 38. Arroyo Rabanales.
 - 39. Polígono Industrial El Granadal.
 - 40. Centro Comercial.
 - 41. Av. Virgen del Mar.
 - 42. Av. de Libia.
 - 43. Av. Carlos III.
 - 44. Calle Campo Madre de Dios.
 - 45. Centro Comercial.
 - 46. Av. Ntra. Sra. de la Fuensanta.
 - 47. Polígono Industrial Las Quemadas.
 - 48. N-IVa hacia Alcolea del Río.
 - 49. Ronda Este, N-432 hacia Badajoz.
 - 50. Suelo Industrial, PAU (I)-4.
 - 51. Av. Virgen Milagrosa.
 - 52. Av. de Barcelona.
 - 53. Arroyo de los Sarnos.
 - 54. Arroyo de las Coronadas.
 - 55. Río Guadalquivir.
- Fuente: Elaboración propia.



Figura 4.1: Maqueta del entorno geográfico y morfología metropolitana de Córdoba.
Fuente: Seguí Pérez y Ayuntamiento de Córdoba (1997).

4

Irradiaciones metropolitanas

La ciudad de Córdoba y el curso del Guadalquivir han mantenido siempre una ambigua relación, entre la dependencia de sus recursos y la protección frente a sus crecidas (León Pastor, 2005). Con un módulo de caudal de 185 m³/s y crecidas que rondan los 5000 m³/s y 9000 m³/s para Periodos de Retorno de 5 y 100 años, respectivamente, el contacto urbano con el mismo, debe estar perfectamente planificado (Moral (del) Ituarte, 1997). La cuenca del Guadalquivir, se caracteriza según Frolova (2007, pp.31-32) y citando a varios autores, por una gran intensidad e irregularidad, gran contraste entre el entorno montañoso y la Vega, un carácter accidentado favorable a escorrentías, elevada antropización, amplia regulación, así como, degradación por deforestación y contaminantes agrícolas e industriales.

El río fue la primera vía de comunicación de la provincia, y es por ello, y por su propia configuración, que a lo largo de la historia, los caminos principales se han ido estableciendo a su través (Rubiato Lacambra, 2002). Como paisaje, se atiende a diversos descriptores y modelos, según la época; así, el Guadalquivir romanizado y trazado por infraestructuras territoriales desde las que abastecer el Imperio a través del puerto de Sevilla, el sistema de regadíos del periodo islámico, junto a las almunias y molinos; posteriormente, como puerto con las Américas y, finalmente, como extenso entorno de regadíos modernizados en torno a un conjunto de poblaciones de carácter monofuncional.

Se ha pretendido redescubrir la directriz del río, como potencial vertebrador del futuro diseño metropolitano de Córdoba, y como gran colector espacial de entrelazamiento de sus distintas naturalezas –habitacional, agro-productiva y ecológica- de este fragmento del territorio, en su devenir hacia un *paisaje metropolitano fluvial* caracterizado. Se han elaborado cinco cartografías que enfatizan los arraigos característicos de este territorio, con el objetivo de la proyección de algunas ideas, hacia el futuro.

4.1 *El Territorio Guadalquivir.*

El Guadalquivir es el río de Andalucía por antonomasia desde la Antigüedad, y ha sido testigo de casi todos los acontecimientos, que las civilizaciones que se han asentado en sus tierras, han dejado escritos. Tartesios, fenicios, íberos, romanos, árabes y castellanos han vivido de sus recursos y comerciado con ellos. Los griegos lo denominaron *Tharsis* (río de tartesos),

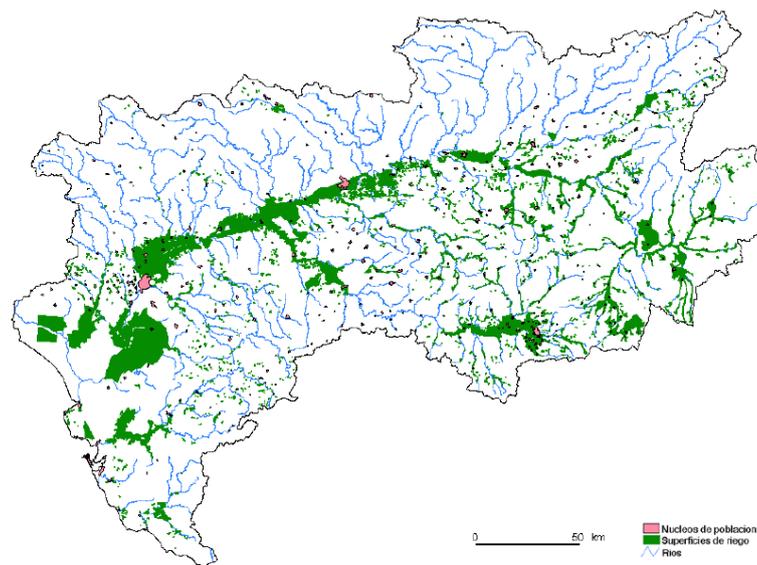
Abstract: The urban representation of Cordoba (Spain) and the Guadalquivir river, aims to discover the invariants and mutations in its historical frames, connecting them with the present and future discourse of the city. Five maps have been developed to express the singular, while the inherited of the five scenarios presented. The Roman city represents its origin and its location election. The Islamic city -the occidental node of these times- extending its urbanism outside the walled city. The medieval Christian city, enclosed in its walls and internally sectioned. The Modern city, overtaken by a romantic vision fed. The Contemporary city is facing a large population growth, forced to its past and future. All of them, cities that are part of the same city. Key words: Cordova, Guadalquivir, City and River, urban cartographies. Key Words: Cordova, Guadalquivir, City and River, urban cartographies.

formando parte de sus rutas comerciales e intercambio con la civilización que allí residía, aunque se cree que el nombre posterior debió ser heredero de un nombre primitivo, que evolucionó hacia el *Baits* de los fenicios y, posteriormente, el *Betis* o *Baetis* de los romanos. Más tarde, los árabes lo denominarían *al-wadi al-Kabir* (el río grande), manteniéndose como *Guadalquivir*, hasta el Guadalquivir actual.

Es interesante la denominación *Guadalquivires*, referida al conjunto de ríos, que han sido descritos y vividos por las distintas civilizaciones, que han considerado diferentes fuentes de nacimiento de su cauce y han utilizado de manera más intensiva diferentes ramales. Así, González Barberán y Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (1977) en el libro *Guadalquivires*, al referirse a las “fuentes reales” del río, defiende la teoría de los “cinco Guadalquivires para un solo río”, distinguiendo entre un Guadalquivir geológico, *Guadalimar-Guadalmena*; un Guadalquivir hidrográfico, *Guadiana Menor-Barbata*; los históricos: *Guadiana Menor-Orce* (romanos) y *Guadiana Menor-Orce/Genil* (para los árabes) y el actual *Alto Guadalquivir* de los cristianos.

Figura 4.2: Principales poblaciones y zonas de riesgo en el ámbito del Plan Hidrológico del Guadalquivir.

Fuente: Plan Hidrológico Nacional, Guadalquivir (Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, 2005, p.192).



Aparte de las fuentes de nacimiento, la mayoría de los recursos de la cuenca, provienen de fuentes superficiales. Las precipitaciones son más abundantes en los perímetros montañosos de la cuenca que en la zona central. La irregularidad de las precipitaciones, provoca frecuentemente inundaciones en las poblaciones próximas a los cauces.

La cuenca del Guadalquivir, por otro lado, está administrada por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. El 90 % de su superficie, de unos 60.000 km², pertenecen a Andalucía, ocupando casi el 60 % de la superficie de la Comunidad Autónoma. En la cuenca del Guadalquivir, se asienta una población de 4 millones de habitantes, lo que supone la mitad de la población de Andalucía.¹

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, muestra un doble

¹ Los datos han sido redondeados para facilitar la interrelación de datos. Se han obtenido a partir del Censo de 2005 del Instituto Nacional de Estadística a través de la web de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

4.1. El Territorio Guadalquivir.

compromiso, a través de una *propuesta de ordenación integrada*: por un lado, mantener la base productiva asociada a la agricultura y, por otro, mantener a la población que reside en un conjunto de *ciudades medias*², caracterizadas por un estrecho vínculo con el medio agrario, así como, tener una masa poblacional suficiente para atraer ciertos equipamientos y dotaciones urbanas (Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2007).

² Acerca de este fenómeno en Andalucía, véase la Tesis Doctoral (inérita) de Campos Sánchez (2012)

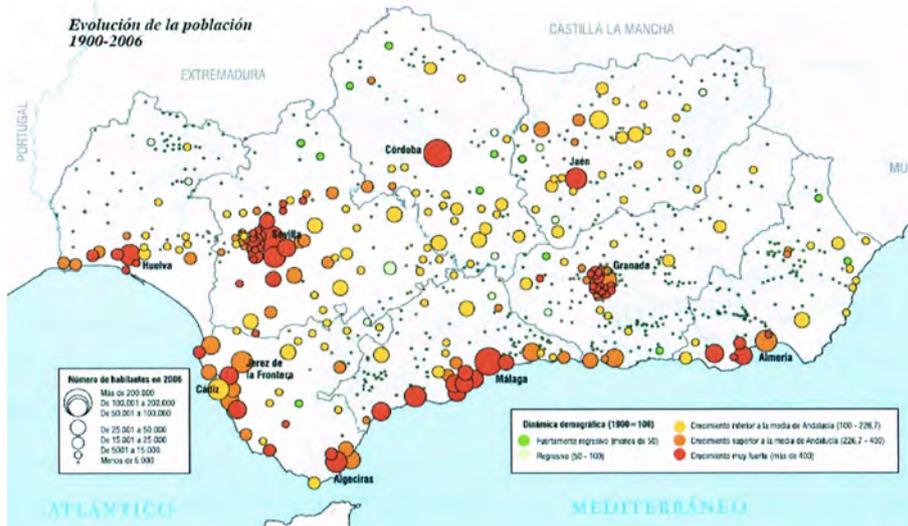


Figura 4.3: Distribución de la población de Andalucía y su evolución 1900-2006. Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2007)

J. Martín Ribes (1984), en su libro *El Guadalquivir*, pone al Río a hablar en primera persona para describir su trayectoria y tramos, así:

«En cuanto a mi trayectoria general he de decirles que, a partir del lugar de mi nacimiento (macizo cazorleño) me dirijo al ENE con franca dirección mediterránea hasta el Pantano del Tranco de Beas, (A)-(B). Tuerzo al NO describiendo un irregular arco de unos 16 kilómetros de cuerda abierto al SSO, para contornear la “Sierra de las Villas Mancomunadas”, (B)-(C). Prosigo rumbo SSO y dirección, sensiblemente divergente al tramo anterior hasta llegar al punto de confluencia con el Guadiana Menor, (C)-(D) donde finaliza el Alto Guadalquivir. Doblo bruscamente hacia el NO y llego a la altura de Marmolejo, (D)-(E) para tomar un largo y ondulado camino OSO hasta Alcalá del Río, (D)-(F) torciendo al S y marcando una perpendicular en Sevilla, (F)-(F’) para finalizar con progresivo rumbo SO hasta el mar (F’)-(G)».

También habla de los tramos considerados por geógrafos:

«Llaman al primer tramo: de origen o cabecera; torrencial y de erosión. Se extienden desde mi nacimiento, a la confluencia del Guadalimar. Denominan al segundo: medio; regular o de curso permanente; de acarreo y transporte de cantos y sedimentos. Comprende desde la confluencia del Guadalimar hasta Sevilla. Al tercero y último tramo, le dicen: terminal o de desembocadura; de amplitud, y de acumulación o sedimentación. Corresponde al trozo existente entre Sevilla y el Mar».

Y por geólogos:

«[Alto Guadalquivir] El primer tramo, se extiende desde mi nacimiento a la confluencia del Guadiana Menor. [Medio Guadalquivir] El segundo, desde la confluencia del Guadalimar hasta la desembocadura del Genil. El tercer tramo o Bajo Guadalquivir, desde pasada Sevilla, hasta el mar».

El Guadalquivir. Recorrido gráfico del Río, (Martín Ribes, 1984, p.16-17)

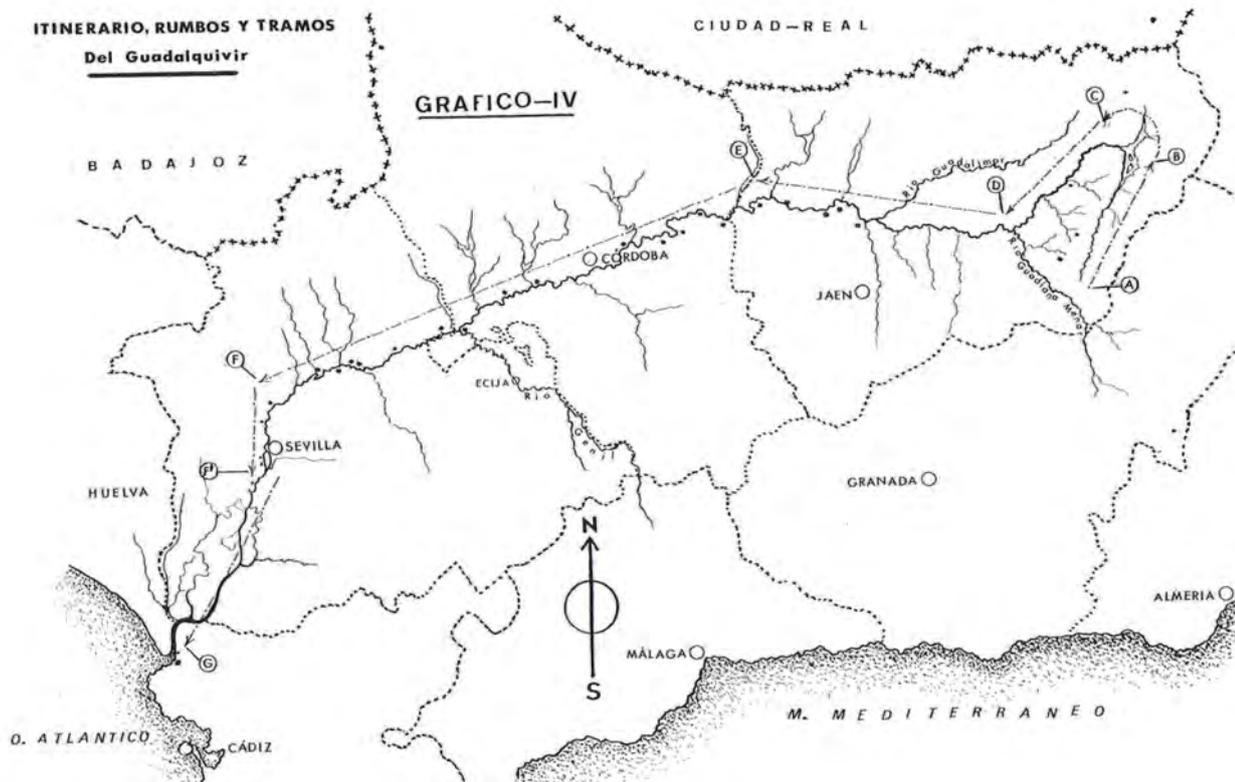


Figura 4.4: Trazado del Guadalquivir.

Fuente: Martín Ribes (1984, p.16)

El *Plan Hidrológico Nacional* (2005) sobre el Guadalquivir, de cualquier forma, se remite básicamente al *Plan Hidrológico de la Cuenca del Guadalquivir* (1998), actualizando algunos datos, e incidiendo, en la necesidad de hacer "actuaciones internas de distintas tipologías: modernización y mejora de regadíos, aumento de la regulación, interconexión de subsistemas y uso conjunto".

La distribución sectorial de la demanda en la situación 1992 del Plan, se divide en: Urbano-Industrial 426 Hm³/año (11,8%); Industrial singular 76 Hm³/año (2,1%); Regadíos 2.874 Hm³/año (79,7%); Medioambiental y resguardos 230 Hm³/año (6,4%); para un total de demanda bruta de 3.606 Hm³/año. Los recursos naturales estimados para el Guadalquivir son de 7.230 Hm³/año.

La superficie de uso forestal total de la Cuenca, está en torno a los 2,3 millones de Ha., de los que la superficie desarbolada supone casi el 45 %, mientras que el matorral ocupa el 19 % y los terrenos agrícolas marginales ascienden al 13 %; el resto, sería la superficie arbolada.

Los análisis agrológicos realizados, estiman 1.300.000 Ha. aptas para riego en toda la cuenca, que es el triple de la superficie actual, por lo que la disponibilidad del suelo no es una limitación para el desarrollo de las nuevas transformaciones. Sin embargo, y como nos describe del Moral Ituarte (2008), el Guadalquivir ha tenido una dificultad extraordinaria a la hora de transformar sus regadíos, principalmente, en las provincias de Córdoba y Sevilla, debido a las pugnas entre intereses de los regantes y los del puerto de Sevilla, que históricamente se han resuelto a favor de los

Localidades que atraviesa el Guadalquivir:

-Provincia de Jaén: Mogón, Santo Tomé, Puente del Obispo, Mengíbar, Villanueva de la Reina, Andújar, Marmolejo,

-Provincia de Córdoba: Villa del Río, Montoro, El Carpio, Córdoba, Posadas, Palma del Río,

-Provincia de Sevilla: Peñaflo, Lora del Río, Villaverde del Río, Brenes, Alcalá del Río, La Rinconada, La Algaba, Camas, Sevilla, San Juan de Aznalfarache, Gelves, Palomares del Río, Coria del Río, La Puebla del Río, Lebrija

-Provincia de Cádiz: Sanlúcar de Barrameda, Trebujena.

Principales afluentes del Guadalquivir (en sentido aguas abajo):

-por la margen izquierda: Guadiana Menor, Guadalbullón, Guadajoz, Genil (principal

segundos.

Los caudales ambientales están establecidos en varios puntos de control de la cuenca. Así, para el río Guadalquivir aguas abajo de la *presa de Pedro Marín*, se establece un caudal de 1,6 m³/s; aguas abajo de la presa de El Carpio, 7,2 m³/s; aguas abajo de la presa de Alcalá del Río, 12,1 m³/s; y en Puente Genil, 1,5 m³/s. (Plan Hidrológico de la Cuenca del Guadalquivir, 1998).

El poeta y crítico Jiménez Martos (1996), describe la capacidad que tiene el territorio del Guadalquivir para dar cobijo a distintas civilizaciones:

«Los pueblos más remotos buscaban las orillas para establecerse y, en consecuencia, aprovechar esa cercanía para la digamos organización comunitaria –en principio de las propias tribus y, después, la de las poblaciones progresivamente configuradas–. Los tartesios ya alcanzaron este último carácter. Según el cómputo que más o menos es establece, en este período fue posible la navegabilidad del que aún no se conocía por Guadalquivir. Es presumible que los procesos sedimentarios, las aceñas y sus azudas, las regulaciones pantanosas, los riegos y las obras encauzantes entrañaron y entrañan obstáculos para el recobro de lo que, en tiempos antiguos, supuso un hecho constatable».

Y continua diciendo el mismo autor, acerca del escenario más próximo a Córdoba:

«Llega a Córdoba sucesivo y poderoso, desplegado en el Valle, a 100 metros de altura sobre la costa atlántica. Los geólogos afirman que la sierra corresponde a la formación del paleozoico; la Campiña al terciario-cuaternario; y es aluvial la materia por donde transcurre su fluir. Estos son datos que le encuadran e identifican, determinaciones de su destino».

“El abrazo del Guadalquivir”, Jiménez Martos (1996).

4.2 *La mirada extendida del planeamiento urbano, hacia el territorio*

Los primeros documentos que han estudiado el ámbito metropolitano de Córdoba (Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Junta de Andalucía y Territorio y Ciudad, 2011; Feria Toribio y González González, 2007; Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2007; Díaz Quidiello et al., 2005) describen para este entorno comportamientos de carácter metropolitano, aunque muy dependientes de la ciudad central³, debido principalmente, a dos fenómenos: el incremento de los flujos de desplazamiento residencia-trabajo, y el fortalecimiento del tejido de relaciones intermunicipales, a través de las redes de cooperación. Es paradójico pues, que en la delimitación de la Aglomeración Urbana de Córdoba que el *Plan de Ordenación Territorial de Andalucía* (Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2007), establece para esta ciudad, que queden fuera varios municipios con los que hay una fuerte interacción potencial, como son los municipios cabecera de provincia: Montoro –al este–, y Palma del Río –al oeste–; con una población y actividades agroindustriales considerables y, sobre todo, que se disponen, al igual que Córdoba, junto a la traza del Guadalquivir. Más llamativo aún es observar la escasa atención que estas escalas del planeamiento prestan, en la práctica, al propio río Guadalquivir, siendo escasas las propuestas y de marcado carácter sectorial.

³ En las áreas metropolitanas emergentes suele apreciarse, por contra, el incremento de flujos no orientados al centro tradicional

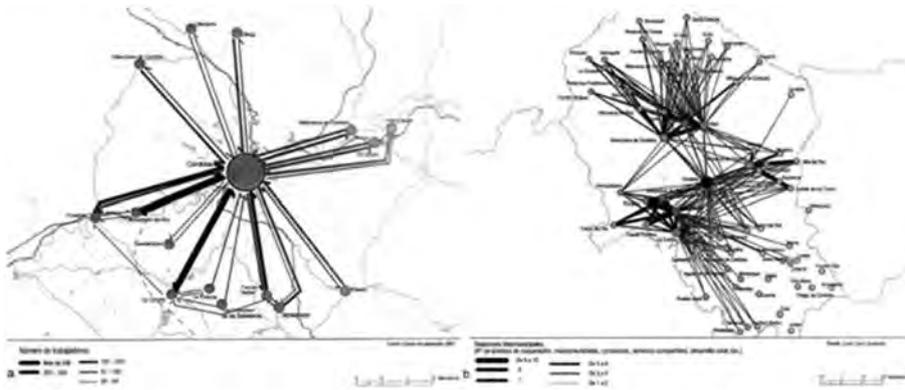


Figura 4.5: Indicadores de metropolización de Córdoba: a) Flujos residencia-trabajo. Valores absolutos. b) Redes Inter-municipales de Cooperación. Fuente: Díaz Quidiello et al. (2005).

Según Díaz Quidiello et al. (2005), se hace necesario concretar y resolver los problemas diferenciados de forma y escala que se están produciendo entre la “Ciudad Histórica” -incluyendo la ciudad hasta llegados los años sesenta- y la actual, ciudad-territorio o ciudad-región. De aquí, la necesidad de reafirmar el importante papel que han de jugar las nuevas centralidades del territorio, reencontrando sus trazados y señas de identidad, desde los propios elementos que lo conforman, así como los nuevos modos de habitar los espacios territoriales de la ciudad.

Las nuevas infraestructuras del Eje Logístico (Centro de Transporte, Recintos Feriales y Parques Empresariales), del Aeropuerto comercial, así como, las que conforman los Sistemas de Espacios Libres (Parque Periurbano, Parque Lineal del Río, o el Eje Arqueológico); además de la intensificación de la identidad de las pedanías y la gran extensión urbana de poniente, propuesta en el PGOU de 2001, denominada *Ciudad Jardín de Poniente*.

La singularidad del modelo territorial de la aglomeración urbana en Córdoba, a partir de la segunda mitad del siglo xx, ha seguido, en parte, pautas similares a las que se pueden constatar en el conjunto de las grandes ciudades andaluzas y españolas: crecimiento sostenido de la población; ocupación extensiva de grandes superficies de suelo; concentración de las actividades productivas industriales y, sobre todo, terciarias; incremento de la centralidad debido a la función de nodo de las redes de transportes y comunicaciones. Como resultado de todo lo anterior, la intensificación de los procesos de crecimiento urbano rompiendo el modelo histórico heredado de la ciudad compacta del que sin duda, Córdoba ha sido un ejemplo.

De esta manera, Córdoba se configura como Centro Regional del Sistema de ciudades de Andalucía, junto con el resto de ámbitos metropolitanos de la región (Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2007, Bases y Estrategias). La tercera ciudad andaluza en cuanto al tamaño demográfico, tras Sevilla y Málaga, es sin embargo, la quinta en tamaño si se considera la población del conjunto de cada Centro Regional, según la delimitación del POTA (2007), siendo superada por Bahía de Cádiz-Jerez y Granada. Según el diagnóstico de Díaz Quidiello et al. (2005) los principales aspectos que es necesario destacar hacen referencia a:

- *El carácter de Córdoba como aglomeración urbana de tamaño medio en el contexto europeo.*

- Su posición en el eje de organización urbana, de la diagonal continental española y europea y su dimensión mediterránea y atlántica.
- Su función en el sistema polinuclear de Centros Regionales del Sistema de ciudades de Andalucía.

En definitiva, una ciudad del tamaño de Córdoba, tiende de forma natural a constituirse en ciudad metropolitana. En este proceso se encuentran las estrategias espaciales de los diferentes agentes y el aumento de escala del espacio de vida colectivo, todo ello, posibilitado por el desarrollo de los medios de transportes, sobre todo, los ligados a la movilidad individual. De esta manera, cuando las realidades urbanas adquieren determinados niveles, surgen los procesos metropolitanos, que no sólo borran los límites de la ciudad tradicional sino que también traspasan los límites administrativos.

Desde la escena local se observa, en general, la llegada tardía de una mirada territorial al planeamiento, pues las administraciones locales, las ven con recelo. Recordemos que los planes anteriores, se centraban en la ordenación de la incipiente periferia de la ciudad extramuros (Ayuntamiento de Córdoba y Rebollo Dicenta, 1958)⁴, y posteriormente, de su consolidación y dotación (Ayuntamiento de Córdoba, 1986)⁵.

Las únicas decisiones urbanas vinculadas de alguna manera a la territorialidad de la ciudad que empiezan a considerarse, son:

1. el anclaje en la ciudad de los ejes ferroviario y fluvial, así como, la consolidación de las vías de acceso a la ciudad. También, se hace hincapié en la importancia de desarrollar infraestructuras que potencien su carácter de nudo vertebrador en el territorio.
2. La necesidad de crear una ronda de circunvalación alrededor de la ciudad, que comienza a considerarse en el PGOU'58, para ir reformándose en futuras modificaciones e innovaciones de planes de infraestructuras en los 70 y principio de los 80, hasta que el PGOU'86 prescinde de la necesidad de cierre del anillo de rondas que debiera rodear la ciudad. Aunque, paradójicamente el pgou'01 lo vuelve a introducir como infraestructura soporte de nuevos desarrollos urbanos y equipamientos.

A su vez, el *Primer Plan Estratégico de Córdoba* (Ayuntamiento de Córdoba, 1993) apunta hacia la necesidad de adecuar las estrategias a las necesidades de la ciudad y su entorno, principalmente, en lo que se refiere al potencial de nodo logístico,⁶ para el desarrollo de los sectores económicos provinciales. En cuanto a usos del suelo, hace tan sólo referencia a la "consideración generalizada" de la necesidad de aumentar el suelo industrial. Finalmente, incide de nuevo en la importancia de desarrollar "proyectos integrales de área urbana", en los ámbitos ferroviario y fluvial.

El PGOU'01⁷, revisión del anterior, describe de manera más notoria, algunas componentes territoriales del urbanismo de Córdoba; preocupaciones que se pueden resumir en:

- 1º.-Importancia de atender a las formas asociadas a las nuevas funciones y redefinición de las antiguas mediante: ubicación y desarrollo de nuevos equipamientos, nuevos modos de crecimiento en ámbitos urbanizables y de

⁴ El primer Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba (1958) fue obra del arquitecto municipal José Rebollo Dicenta, quien junto con el alcalde Antonio Cruz Conde, son quienes modelan la Córdoba de la posguerra. En dicho plan se pretende dar respuesta a la construcción de la primera corona periférica alrededor de la ciudad amurallada o ciudad central/ histórica. También se desarrollaron los ejes de Carlos III o Conde de Valledano y se definió una zona central de interés histórico-artístico con atención casi exclusiva a los aspectos estéticos exteriores con la única salvedad de la obligatoriedad tipológica de la casa patio sólo por el carácter local sino por la conciencia de ausencia de zonas verdes en esta parte de la ciudad.

⁵ Esta revisión del anterior PGOU se centra en la mejora del equipamiento y dotaciones públicas de unos barrios muy congestionados debido a un aprovechamiento excesivo del suelo. Se apuesta por una serie de políticas urbanas destinadas a paliar las consecuencias segregativas de las diferencias de renta posibilitando el asentamiento en los espacios centrales de las capas populares frente a los procesos de expulsión recuperando áreas degradadas con el mantenimiento de sus pobladores. Esta protección del casco histórico se ve reforzada con la interconexión entre piezas de la ciudad incidiendo en el acondicionamiento y mejora de la urbanización existente. En cuanto a estrategias, las dos grandes deseos son las intervenciones en el eje ferroviario

“no crecimiento” en el no urbanizable, el territorio de la periferia y las grandes infraestructuras territoriales.

Organización Territorial.

El «eje logístico» de Levante.

Articulación de las piezas estructurantes de carácter logístico y productivo.

El Río como argumento vertebrador de la ciudad histórica y los nuevos desarrollos urbanos.

Recuperación ambiental del cauce y su entorno: Parque lineal versus encauzamiento.

Ciudad jardín de la vega.

El parque arqueológico de Medina Azahara.

Piezas Estructurantes

Sistema logístico.

Nuevos sistemas técnicos de infraestructuras.

Polígono de actividades complementarias (oficinas, servicios).

Recintos feriales y palacio de congresos.

Área de desarrollo tecnológico.

Universidad.

Parque empresarial y vivero de empresas de alta tecnología.

PGOU'01, Ayuntamiento de Córdoba y José Seguí y Asociados (2001a)

2º.-Conciencia territorial en el plan urbano: territorialización de la ciudad, nuevas centralidades, movilidad urbana a través de las infraestructuras territoriales, nuevos modelos tipológicos asociados a la demanda –«de la manzana a la ciudad jardín»–, nuevas zonas de esparcimiento.

3º.- La ciudad como “espacio estratégico competitivo” que debe aumentar su exportación, internacionalizarse, ser nudo de comunicación, mejorando la oferta de servicios, ser eje productivo, vinculado con el eje del Guadalquivir, así como, convertirse en lugares de producción y distribución especializados.

El Plan, se compone de un conjunto de proyectos y estrategias definidos en “proyectos estratégicos”, entendidos como “intervenciones capaces de dinamizar procesos, coordinar elementos territoriales o urbanos y difundir ideas de ciudad y territorio. Los objetivos más importantes en este ámbito son:

Caracterización de Córdoba como enclave articulador entre las regiones interiores y mediterráneas, mediante:

Fortalecimiento del vínculo con el eje del Guadalquivir y su valle.

Potenciación de las conexiones con la región central y mediterránea.

Región central (Ciudad Real-Toledo-Madrid).

Región mediterránea (Málaga y Albacete-Levante).

Creación de nuevos sistemas técnicos de infraestructuras complementarios a la infraestructura ferroviaria.

Caracterización de Córdoba como centro logístico.

Diversificación económica; generación de empleo.

Aprovechamiento del potencial de posición y de desarrollo endógeno.

Concentración del desarrollo de la ciudad en torno al eje del río Guadalquivir.

Minimización de costos infraestructurales y de los medioambientales causados por el crecimiento disperso en la sierra.

Potenciación de las sinergias entre actividades.

Fortalecimiento del papel central del casco antiguo.

Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba (2001), Ayuntamiento de Córdoba y José Seguí y Asociados (2001a)

El Plan, caracteriza los “sectores de extensión” con propuestas para los distintos emplazamientos cardinales de la ciudad; así se destinan los suelos del poniente norte y sur para “nuevas propuestas tipológicas” residenciales “tipo Ciudad Jardín”; los del poniente centro para plurifamiliar de alta intensidad; los meridionales y septentrionales para operaciones de “contención y sellado del crecimiento residencial”; así como, la extensión y consolidación de los sectores industriales existentes.

En el suelo no urbanizable, se refiere a la delimitación de unidades ambientales, a la regulación normativa de usos asociados a éstas, y a la regulación de nuevas condiciones de edificación, “adaptadas a la realidad actual”. Dichas regulaciones, se entiende, estarían vinculadas a la solución de un problema muy arraigado en Córdoba, como es, el de las parcelaciones ilegales, para lo que el Plan propone una serie de acciones que las resume de la siguiente manera:

-Elaboración de fichas de parcelaciones y concreción de actuaciones sobre sus ámbitos.

-Regularización de aquellas parcelaciones cuya situación urbanística y ambiental lo permite.

-Paralización y erradicación de aquellas parcelaciones que están produciendo graves impactos ambientales, paisajísticos, etc.

Finalmente, el PGOU'01, diseña un sistema de espacios libres y equipamientos asociados, en torno a dos ámbitos espaciales: un anillo periurbano y los ejes de carácter histórico arqueológico. Dichos ámbitos, forman parte de secuencias de agregación espacial definidas de la siguiente manera:

Los parques del «Anillo Periurbano»

1.1.- El «Parque de Turruñuelos» y «Canteras del Albaida»

1.2.- Los «Paseos de Poniente»

1.3.- La «Alameda del Obispo» y el «Parque del Cordel de Écija»

1.4.- El «Parque del Arenal»

1.5.- El «Parque de Levante»

1.6.- La «Ciudad Deportiva de Levante»

1.7.- Los «Paseos del Canal»

1.8.- El «Parque de la Asomadilla»

1.9.- El Parque del Canal

1.10.- El «Parque del Patriarca»

Los «Parques Arqueológicos»

1.- «El Eje de Medina Azahara»

2.- «Canteras de la Albaida» y «Turruñuelos»

3.- «Los Caminos Históricos»

Por último, también desde las instituciones locales, se redacta el *Córdoba Tercer Milenio: Segundo Plan estratégico* (Ayuntamiento de Córdoba. Oficina de proyectos estratégicos, 2002); de nuevo, un documento de diagnóstico

- ⁸ - Baja inserción en las redes económicas y sociales de Andalucía y de Europa.
- Poca captación de recursos humanos y anclaje de los mismos.
 - Falta de liderazgo como ciudad y baja concertación interadministrativa.
 - Visión tradicional y poco renovada en la ciudad.
 - Actividades económicas de escaso valor añadido y separadas de la función de capitalidad.
 - Escaso aprovechamiento de su nivel de especialización en actividades turísticas, culturales, medioambientales, de servicios avanzados y tecnológicas.
 - Bajo nivel de innovación en el conjunto de las actuaciones.
 - Poca correlación entre los procesos globales y las actividades locales.
 - Primacía de objetivos sectoriales frente a objetivos globales de ciudad.
 - Lenta dinamización de un importante potencial comercial.
 - Escaso aprovechamiento de su emplazamiento geoestratégico en Andalucía.
 - Baja modernización de los sistemas de participación y conexión con los sistemas económicos.
 - Bajo nivel educativo y de promoción del empleo y el empresariado.
 - Limitado valor añadido del recurso patrimonial, turístico y cultural.
 - Débil entorno de generación y difusión del conocimiento.

y gestión que propone una serie de acciones multinivel, organizadas en ámbitos de actuación que deben afrontarse por parte de la ciudad hasta el horizonte 2010. El plan, previamente, enumera una serie de situaciones indeseables diagnosticadas⁸ que deben ser tenidas en cuenta.

Se define un objetivo principal consistente en “configurar un proyecto territorial de futuro que le permita ser una ciudad moderna, culta y de alta calidad de vida”, para lo que deberá afrontar seis “ámbitos estratégicos” que son los siguientes:

1. La relación de la ciudad con su entorno territorial y con la escala global.
2. El modelo de calidad de vida y sostenible de la ciudad.
3. La defensa de los valores democráticos, la convivencia y el fortalecimiento del capital social.
4. La concepción del factor cultural y patrimonial como elemento clave del desarrollo integral local.
5. La apuesta por los recursos del conocimiento y su incorporación a la dinámica local.
6. Un gobierno de la ciudad integrado y basado en la concertación y liderazgo de la ciudad.

Se puede observar, que sólo el primer ámbito, se refiere a la escala territorial, desglosado posteriormente en varias iniciativas:

- Un modelo metropolitano para la ciudad y su entorno de influencia.
- Mejorar la articulación subregional.
- Ampliar la inserción económica en las redes globales.
- Desarrollo geoestratégico y logístico de Córdoba.
- Impulso a nuevos parques empresariales especializados y áreas de diversificación de usos.

A partir del diagnóstico y definición de las iniciativas correspondientes a cada “ámbito estratégico”, se enumeran varias propuestas para ser llevadas a cabo en el horizonte de 2010:

- Construir un modelo metropolitano para la ciudad y ampliarlo a su entorno de influencia, mejorando la competitividad ambiental, logística y productiva de Córdoba, de forma que se conecte mejor con la provincia, Andalucía y España.
- Consolidar y urbanizar la ciudad suburbana en el municipio, acabando con la parcelación ilegal, completando las bolsas de suelo a poniente y levante y las infraestructuras de conexión, puentes, rondas, río, parques, etc.
- En el interior de la ciudad, unir los ejes urbanos más importantes, N-S, E-O y el eje de la Ribera.
- Hacer un Mapa activo de la Ciudad que señale una nueva forma de actuación estratégica [...].
- Dimensionar y recalificar nuevos proyectos de apertura económica y conexión competitiva a las redes globales del mercado, mediante, entre otros, Parque Científico y Tecnológico. Centro Logístico el Higuerón y el Centro Logístico de Levante en la reserva del PGOU [...].
- [...] gran diversificación de tramos y sectores de oferta y demanda, de usuarios y de mercados. Lo mismo sucede con las ofertas culturales, patrimoniales y de ocio [...].
- [...] el AVE Córdoba-Málaga en cuanto a los transportes aéreos y terrestres [...] puede dar lugar a modelos turísticos y de nuevas formas de relación con el territorio.
- Configurar las centralidades urbanas y metropolitanas pendientes [...].

-Fomentar los polos importantes para la cualificación del territorio cordobés urbano y metropolitano: Universidad de Córdoba, Parque Científico Tecnológico de Córdoba y el-Aeropuerto.

-La propuesta de una reconversión de los espacios industriales consiste, no en erradicar los usos, sino en incentivar la mejora y la inserción en el ámbito de las nuevas tecnologías.

-La necesidad de cualificar y fijar recursos humanos capaces de sostener nuevas actividades económicas e investigadoras.

-La necesaria convicción de actuar con criterios lúcidos y sostenibles, sobre todos los componentes del sistema patrimonio-cultura-turismo.

-La deseable apuesta porque la ciudad adquiriera una fuerte identidad de Ciudad del Bienestar.

-La introducción de un sistema de gestión medioambiental basado en los estudios y propuestas de la Agenda local 21, y que se inserta en la estrategia general de Desarrollo Urbano Sostenible Europea.

-Dar pasos iniciales y significativos hacia una nueva identidad menos tradicional de la ciudad.

-Una descentralización de la participación en el gobierno local y metropolitano, y la gobernación innovadora de los territorios y de los servicios en el siglo xx.

En líneas generales, se observan muchas coincidencias en el argumentario territorial de los documentos desarrollados por la administración local, y los de la administración regional, principalmente, en lo referido a la importancia de potenciar la función nodal y articuladora de la ciudad, la función urbana de la red de infraestructuras de alta capacidad próximas a la ciudad, y el papel omnipresente, del eje del Guadalquivir para el desarrollo urbano, la renovación urbana, la articulación con las piezas de la ciudad, y con el eje logístico e incluso, su dimensión histórica y antropológica.

En cuanto al planeamiento desarrollado por la administración local, el Segundo Plan Estratégico (Ayuntamiento de Córdoba. Oficina de proyectos estratégicos, 2002), describe con mayor precisión que el PGOU'01 las estrategias a seguir por la ciudad. Al tratarse de un documento de gestión, hubiera sido interesante que la figura de planeamiento "afín" buscara los lugares, formas, soluciones (alternativas) y propuestas concretas para perseguir estos objetivos en el territorio, o que, el propio Plan Estratégico, hubiera desarrollado su propia planimetría, como un subrayado del planeamiento zonal al uso, excesivamente homogéneo, de los trazados y propuestas del PGOU'01.

A su vez, el planeamiento redactado por la administración regional, en este caso el *Diagnóstico Propositivo del POT de la Aglomeración Urbana de Córdoba (?)*, se limita a realizar un diagnóstico estadístico y geográfico, buscando argumentos de carácter metropolitano que justifiquen una delimitación. También, recurre a numerosos mapas donde aparecen inventariados un sinnúmero de acontecimientos. De nuevo el río, vuelve a estar muy presente en la redacción, y en algunos esquemas de interpretación, por lo general, abstracta, para ir desvaneciéndose, conforme el documento intenta acercarse, a algo parecido a una propuesta. A grandes rasgos, parecen observarse dos grandes "familias" de propuestas: primera, las que consolidan inercias marcadas por la realidad del mercado inmobiliario, y de la praxis urbana de la Ciudad (derivada a su vez de la gestión de los planes de cada municipio), y segunda, las mismas propuestas intencionales del pasado que nunca

han llegado a materializarse –si cabe, se ha alejado más de las mismas–. Es el caso de los apartados que se dedican al Guadalquivir. A este respecto, Damián Quero comentaba en uno de sus artículos:

Estos planes, que muestran una contagiosa habilidad lingüística –entre poética y publicitaria– para idear taxonomías vendibles (la revisión reciente del Plan de Córdoba deleita con sus nuevos parques suburbanos de los meandros, de la agricultura, de la ribera, de la arqueología, de los paseos de poniente), a la vez, que diseñan y repiten en todo el perímetro de la ciudad la misma “pastilla” de suelo urbanizable programado, sin nombre ni diferencia. Convendría que recordasen que el territorio, para el urbanismo, no es espacio sino geografía: es el paisaje pendiente de ser desvelado, el lugar de los proyectos, el léxico y la sintaxis, la gramática. en suma, de la ciudad.

Andalucía. Después del Tropicalismo, (Quero Castany, 2011)

En torno a la mirada y nivel de compromiso que las administraciones deben establecer en el planeamiento que promueven en el tránsito entre ciudad aglomerada y difusa, Antonio Font recuerda la necesidad:

[...] de ciertas precauciones municipales en el cálculo de costes de los planes a desarrollar, principalmente, en las zonas suburbanas, se ha de poner especial cuidado en la manera municipal de echar las cuentas, previa a la autorización de los sectores de crecimiento, sin dejar fuera los costes sociales indirectos que la operación comporte. Se trata, de interiorizar en las operaciones inmobiliarias, los costes que serán consecuencia de su puesta en marcha, que frecuentemente significan, cuando no la progresiva degradación de la calidad de vida, la hipoteca de los escasos recursos municipales, para la actuación urbanística.

[...] un territorio postindustrial en el tránsito de la ciudad aglomerada a la urbanización difusa, con mecanismos de urbanización menos subsidiaria de la ciudad, y una mayor interacción y heterogeneidad en los procesos de ocupación del territorio. Esta cuestión, resulta esencial para garantizar, no solo la calidad urbana de cada una de las piezas, sino el funcionamiento no deficitario o dilapidador de recursos públicos, del sistema urbano y territorial en su conjunto.

Ciudad: mercancía o espacio colectivo, (Font Arellano, 1995).

La simple comparación entre la documentación de planeamiento antes citada con la realidad física existente, es bastante esclarecedora, poniendo en evidencia las siguientes disparidades:

- Estrategias de gestión débilmente materializadas en el planeamiento, ideas desvinculadas de proyectos estratégicos asociados. Hay diagnósticos, hay objetivos, hay estrategias, pero ni un solo diseño estratégico que las materialice o ponga en cuestión.
- Contradicciones entre los planos y esquemas de los planes y las propuestas principales: por ejemplo, el río como organizador de la ciudad, y vertebrador histórico y periférico; sin embargo, ausente de cualquier estrategia de planeamiento en su entorno.
- Modelo de rondas que rodean la ciudad, desvinculadas de las lógicas territoriales como ningún trazado ha hecho hasta la fecha, presentadas como elementos de reequilibrio urbano y metropolitano, están al servicio de nuevos sectores de crecimiento de la ciudad concentrados en la zona norte de la ciudad.

4.2. *La mirada extendida del planeamiento urbano, hacia el territorio*

- Se definen los sectores de extensión de la ciudad, asignándoles funciones en función de su tipología, se pueden encontrar: zona norte para la baja densidad; zona N-W para plurifamiliar, e intervenciones de “contención y sellado” para la zona Sur; extraños valores urbanos.
- Los sistemas de espacios libres propuestos, están siempre asociados a lugares residuales, resultado del trazado de las infraestructuras metropolitanas, otros existentes al lado de grandes espacios junto al Río y los alrededores del canal de riego del Guadalquivir, sin formar parte de trazados que busquen su propia urbanidad, de gran importancia en la definición de los límites de la ciudad.

el proceso urbanizador y por tanto, no se produce el habitual solapamiento de las tramas urbanas de los municipios adyacentes. Alrededor del Núcleo principal sigue habiendo superficie cultivada y se producen vínculos entre campo y ciudad. Córdoba, por otro lado, cuenta con otros municipios que han adquirido gran protagonismo por su alta productividad e importantes crecimientos urbanos, y que se sitúan a una considerable distancia de la ciudad, funcionando con un alto nivel de interacción entre ellos, y gran independencia funcional de la capital. Se trata de los Municipios de Baena, Priego de Córdoba, Cabra, Lucena, Palma del Río, Montoro, Peñarroya y Pozoblanco, ubicados en el *hinterland* entre el eje territorial de la A4 Madrid-Sevilla –en el que se ubica la Capital cordobesa–, y la A-92 articulada en esta zona por el municipio de Antequera.

En la escala metropolitana, desde un acercamiento morfológico, se pueden observar distintas situaciones emergentes que deben ser tenidas en cuenta para planteamientos futuros, de caracterización metropolitana de este entorno. De un lado, tenemos la coexistencia de dos realidades urbanas, muy diferentes entre sí. La primera, es la Córdoba amurallada de la Medina y de la Ajerquía, rodeada de sus siete distritos urbanos, predominantemente plurifamiliares, a excepción del barrio del Brillante de unifamiliares, enganchadas al imponente trazado rectilíneo, de la avenida del mismo nombre. La segunda, una ciudad fragmentada, sin viario estructurante entre zonas, ni urbanización de los entornos colectivos, herencia del carácter informal de un origen y de un desarrollo: la ciudad compacta y la diseminada. De otro, tenemos la gran influencia del cauce del Guadalquivir en la organización y trazado de las infraestructuras, durante toda la historia y hasta fechas muy recientes.

En las últimas dos décadas, se ha producido una ruptura no planificada del modelo de crecimiento compacto, asociada a fenómenos de expansión residencial, tanto legal como ilegal. Los municipios colindantes con el de Córdoba, han ofertado grandes superficies de terreno, a un precio mucho más económico que los de la ciudad consolidada y planificada en Córdoba, donde a su vez, y por las dimensiones de su Término Municipal se ha dado cabida, al desarrollo de grandes extensiones de parcelaciones edificadas ilegalmente.

Se presenta un nuevo escenario de relación entre Córdoba y el Guadalquivir, en una escala subregional, para valorar una serie de componentes del paisaje metropolitano, que puedan servir de base para una mejor caracterización y entendimiento del potencial de la traza del Guadalquivir en su territorio anejo; para lo cual, se describen cinco escenarios distintos de un mismo enclave que, partiendo de la información histórica y cartográfica consultada, recupera, a partir de la observación del autor, fragmentos del territorio para una futura caracterización del área metropolitana de Córdoba, a través del Guadalquivir.

Se elige la directriz del río Guadalquivir en el tramo del Valle Medio, como eje central de estudio, reivindicando esta histórica traza que ha sido a la vez un acontecimiento natural y una infraestructura fundamental para el comercio marítimo hasta la ciudad de Córdoba durante la época romana, para ir decayendo en este aspecto hasta su total desaparición a comienzos

del siglo XX.

Delimitando los extremos del encuadre se han elegido los municipios de Palma del Río y Montoro, como cabeceras de este eje, por su relevancia y su condición extrema en los límites administrativos de la provincia. Hacia el este, el área de influencia de Sevilla se hace cada vez más intensa; y en Montoro se produce una articulación territorial hacia Ciudad Real y Toledo, que se va a intensificar con la construcción de una autovía que complementa el eje Bailén-Madrid. La extensión final en esta directriz es de 100 kilómetros que, seguida igualmente por la autovía A-4, supone una distancia de unos 50 kilómetros entre los extremos y Córdoba, con un tiempo de aproximación de unos 45 minutos.

Así mismo, se ha buscado un encuadre, utilizando el límite de las cotas 100, 150 y 200 según se esté situado, respectivamente, en el ámbito oriental, meridional u occidental de las cartografías propuestas. A partir de dichas líneas, se produce la interfase entre los paisajes de la Vega del Guadalquivir y Sierra Morena –al norte–, y de la Vega y la Campiña –al sur–. Como se observa, el río queda descentrado en la vertical, en pro de favorecer la representación de la Vega del Guadalquivir, que en este tramo de río representado, se extiende sobre las tierras de orilla derecha hasta llegar al primer faldón de Sierra Morena.

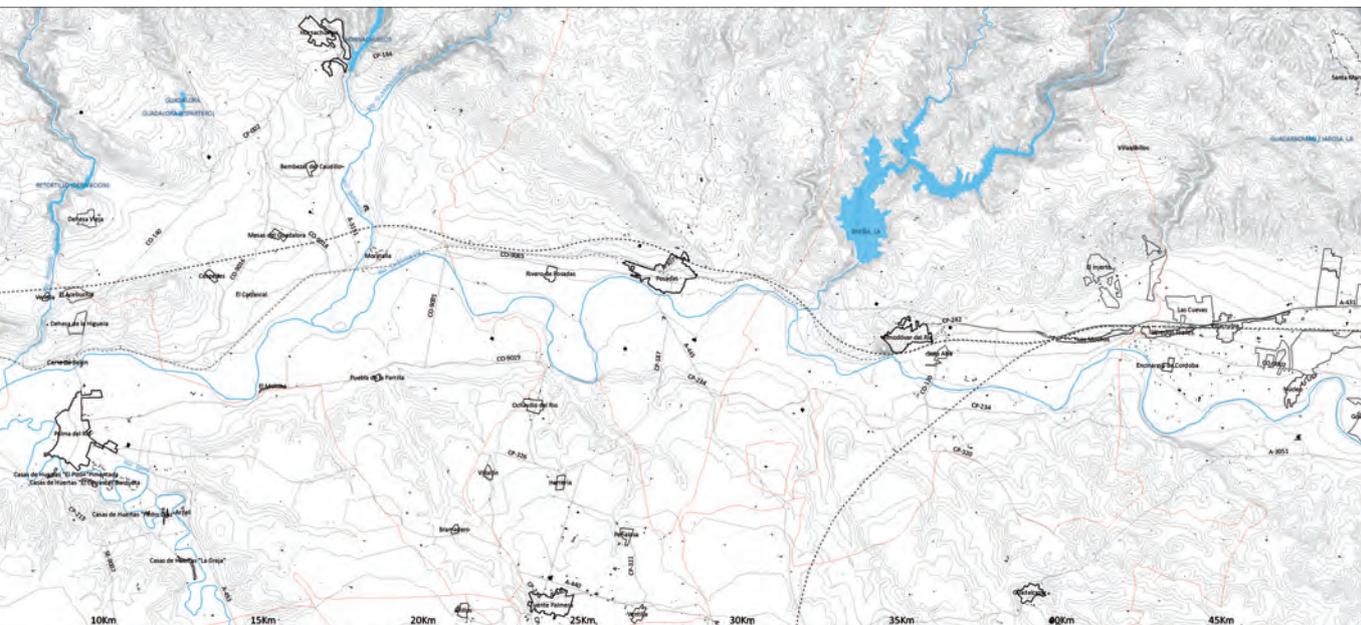
La sección característica de este paisaje a lo largo del “eje fluvial”, consiste en la organización de los elementos Sierra Morena, Vega (aumenta su anchura en dirección este), Río y Campiña. Los asentamientos se van sucediendo sobre las estribaciones y promontorios de la Sierra sobre la Vega. El encuadre abarca una superficie de 200.000 Ha., con una dimensión de 100 Km. en la dirección del cauce del Guadalquivir, por 20 Km. de su Vega Media y entre las interfases de Sierra Morena y la Campiña.

4.3.1 Descripción del encuadre.

El primer pueblo de nuestro ámbito de estudio es Montoro, situado al margen izquierdo del Río, encaramado en un cerro y rodeado por un meandro cuasi circular, amplio y muy pintoresco. Es conocida la importancia que tuvo en la época romana, siendo uno de los tres municipios confederados de la provincia Bética, llamándose en aquel entonces Epora. En aquel período, fue una importante fortaleza y uno de los principales puntos de paso de

Figura 4.9: Ámbito definido para el estudio.

Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía MTA-100.000 de la Junta de Andalucía.



la Vía Augusta.

Intensamente amurallado por los musulmanes y disputado de manera periódica, es finalmente conquistado por Fernando III en 1236. Posee un importante puente, reconstruido en la época de los Reyes Católicos, y una activa iglesia cuyo patrón es San Bartolomé.

En cuanto al debate navegación-regadío de la época moderna:

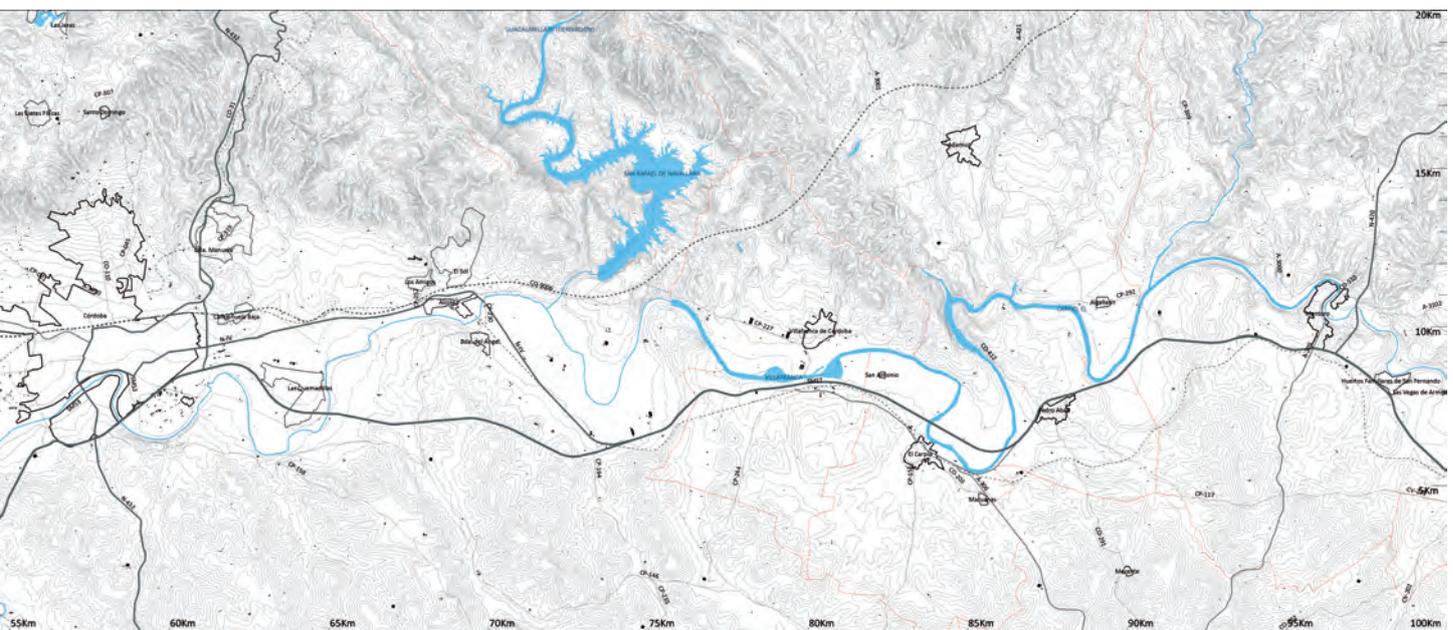
«La reserva de caudal para la navegación de Sevilla al mar, implantada legalmente en 1868 y todavía vigente, aunque reducida su magnitud, en 1931, cumplió con eficacia la misión de cercenar legalmente importantes iniciativas particulares de riego. En la cuenca media y baja del Guadalquivir el flujo de base útil, en la etapa anterior al desarrollo de la regulación, quedó desaprovechado en buena medida por su causa. El tema se sitúa en un contexto caracterizado, en primer lugar, por un largo debate político-económico sobre la gestión de las aguas de la cuenca. En este debate se enfrentaron el proyecto de relanzamiento de Sevilla como metrópoli regional apoyada en el acondicionamiento náutico y portuario de su ría, y las posiciones partidarias del desarrollo productivo centrado en la agricultura de regadío».

Riego o navegación: la cuestión de la reserva del caudal en el río Guadalquivir, del Moral Ituarte (2008).

Siguiendo río abajo, el siguiente rastro antrópico es el embalse de El Carpio o del Salto, construido por una empresa hidroeléctrica en el año 1919, a poca distancia del embalse encontramos el puente que une Pedro Abad y Adamuz.

El río describe aquí un característico codo y, al finalizar éste, encontramos el pueblo de El Carpio. Situado también en la margen izquierda, asciende suavemente por una colina presidida por una torre-fortaleza. Fueron las márgenes por esta zona intensamente cultivadas con huertas y con moreras, pues la cría del gusano de seda fue una industria bastante próspera por estos lugares. Huella de estas actividades son las ya obsoletas infraestructuras de elevación de agua, conocidas como “grúas” por los lugareños (Martín Ribes, 1984).

El siguiente hito de relevancia que encontramos es el puente de Villafranca de Córdoba, construido, para unir esta ciudad de la margen derecha con la carretera que baja de El Carpio, entre los años 1921 y 1929. Villafranca, por su situación privilegiada en terreno llano, es una ciudad de importante rendimiento agrícola y ganadero, siendo especialmente relevante en la época de los señoríos cordobeses.



Tras una marcada trayectoria en zigzag, el río, entra a la localidad de Alcolea, barriada de extramuros de la Capital desde tiempos remotos y ahora inmersa dentro del tejido urbano de ésta. Antes de entrar a esta última localidad encontramos el Puente Romano que lleva su mismo nombre, y la desembocadura del río Guadalquivir, con el embalse de San Rafael de Navallana, aguas arriba, que ha sido importantísimo para la actual estructura del terreno agrícola irrigado de esta zona de la provincia.

Llegados a Córdoba, el agua discurre aquí sorteando los emblemáticos molinos árabes y los seis puentes que la comunican con su parte meridional: el Puente del Arenal, el Puente de Miraflores, el Puente Romano, el Puente Nuevo o de San Rafael, el Puente de Andalucía y el Puente de Abas Ibn Firnas, aún en construcción .

A pocos kilómetros de la ciudad, nos encontramos de nuevo con una obra pública ya en desuso, el Salto de Casillas, construido en 1895 por la empresa hidroeléctrica del mismo nombre. A ocho kilómetros de la capital y por la margen izquierda, se reciben las aguas del río Guadajoz, procedentes de Jaén en su límite con Granada.

Los siguientes kilómetros serán por un terreno aún más llano y se pasará por Villarrubia, barriada de Córdoba y emplazamiento algo alejado del río. En este tramo, el cauce se va alejando paulatinamente de la sierra, debido a la existencia de un cerrado meandro.

Es así, como llegamos a Almodóvar del Río, no sin antes pasar por el puente que lleva su mismo nombre. El pueblo se levanta sobre un macizo montañoso y en la cumbre se alza uno de los castillos roqueros mejor conservados del país, el Castillo de Almodóvar del Río.

Siguiendo río abajo, entre este último pueblo y el siguiente que será Posadas, se incorpora por la margen derecha el río Guadiato, en el tramo procedente del embalse de La Breña, el cual recibe las aguas de las proximidades de Fuente Obejuna y de la aldea de La Cardenchoa.

De nuevo en la margen izquierda encontramos Posadas, pueblo de origen incierto (algunos la datan de la época turdetana, otros de la romana). Atravesando el cauce está el Puente de Posadas, con estructura de arco invertido, nada frecuente en esta zona.

En el largo y ondulado camino hacia el último de los pueblos de la provincia de Córdoba, el Guadalquivir recibe por su margen derecha y próximo a la estación de ferrocarril de Hornachuelos, las aguas del Bembézar, en el tramo procedente del extenso pantano de su mismo nombre.

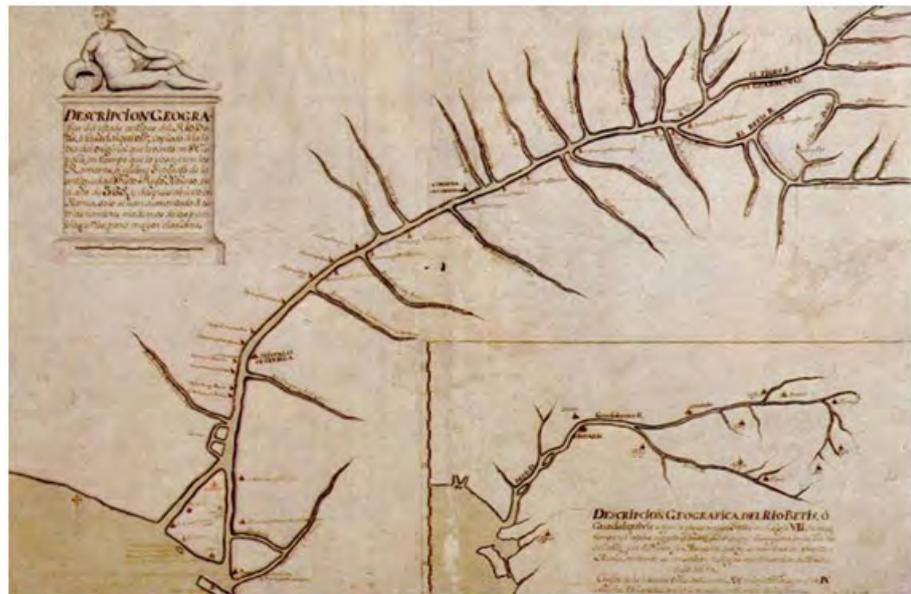
Y tras pasar por el puente de hierro construido en 1885, y traído desde París llegamos a Palma del Río, último pueblo de nuestro recorrido, situado en el ángulo agudo aguas arriba de la confluencia que forman el Guadalquivir y el Genil. Este es un bellísimo pueblo, de posible origen fenicio, importante colonia romana, posteriormente visigoda y musulmana, hasta que en el año 1230 fue conquistada por el rey Fernando III.

4.4 Navegación

En la época primitiva, la región de Córdoba albergó la principal concentración de población de la ribera del Guadalquivir (López Ontiveros, 1973), río cuya navegabilidad condicionó todo el proceso histórico de intervención humana en la provincia Bética. Según Moral (del) Ituarte (1990), hasta donde alcanzan las referencias más remotas, esa navegación siempre ha estado dividida en, al menos, dos sectores: la navegación marítima, que comunica el océano con el estuario, y la navegación fluvial, desde éste hasta Córdoba mediante *lintres*⁹.

⁹ *lintres*, barcas de río utilizadas por los romanos

Figura 4.10: Descripción Geográfica del Río Betis.
Fuente: Cartoteca del Ejército.



En efecto, la proximidad de los valles del Guadiato y de los Pedroches, que además de una próspera agricultura son la conexión natural con la abundante riqueza minera de Sierra Morena, demandaba un puerto de salida donde embarcar todos estos productos (fig.4.11). De esta necesidad, como dijimos anteriormente, nace Corduba¹⁰, fundada como una ciudad-puerto-fluvial junto al río *Betis*¹¹, en una posición tan estratégica que hace que el núcleo se consolide y perdure hasta la actualidad (fig.4.12). Sin embargo, hemos de señalar que los romanos no son los primeros en explotar el esplendor económico y comercial de la Campiña cordobesa, honor que corresponde a los cartagineses muy interesados en el trigo y el aceite del valle del *Betis* y en la plata de Sierra Morena (López Ontiveros, 1973).

¹⁰ *Corduba*, Córdoba

¹¹ *Betis*, Guadalquivir.

Tal ha sido la importancia estratégica y económica de la navegación del Guadalquivir, que ha condicionado intensamente todo el proceso histórico de intervención humana, sobre el "Gran Río" de *Baetica*¹². Según del Moral (1990), hasta donde alcanzan las referencias más remotas, esa navegación siempre ha estado dividida en, al menos, dos sectores: la navegación marítima, que comunica el océano con el estuario, y la navegación fluvial. Ya en la antigüedad los buques que entraban desde el mar solamente remontaban el río hasta *Hispalis*¹³, para alcanzar el fin del estuario. En *Ilipa*¹⁴, había que transbordar a barcos de menor calado. Aguas arriba de este punto, única-

¹² *Betica*, Andalucía

¹³ *Hispalis*, Sevilla

¹⁴ *Ilipa*, Alcalá del Río

mente podían utilizarse embarcaciones aún más pequeñas: lintres o barcas del río, según cuenta Estrabón. Se trataba pues de un transporte fraccionado, realizado por una vía fluvial que constituía la comunicación natural entre dos núcleos principales, *Italica*¹⁵ y *Corduba* con una conexión marítima a partir de *Hispalis*.

De las primeras noticias que tenemos, acerca de la navegación de la cuenca del Guadalquivir, se encuentran en la Geografía de Estrabón, en donde se dice :

«Hasta Hispalis, lo que supone cerca de quinientos estadios, pueden subir navíos de gran tamaño; hasta las ciudades de más arriba, como Ilipa, sólo los pequeños. Para llegar a Córdoba es preciso usar ya de barcas de ribera, hoy hechas de piezas ensambladas, pero que los antiguos las construían de un solo tronco. Más arriba de Cástulo el río deja de ser ya navegable».

Geografía (III, 2, 1), Estrabón.

En época romana, sabemos que el transporte terrestre era lento, por lo que la navegación interior tenía gran importancia.

En cuanto a la época tardoimperial, se encuentran recogidos en el Digesto los siguientes artículos, acerca de la importancia de mantener el río adecuado para su navegabilidad:

«No se haga cosa alguna en el río público o en su ribera, ni se ponga nada en el río público o su ribera por la cual se perjudique la estancia o la marcha de la armadía.

Después dice el Pretor: hágase que demuelas lo que se hiciese en el río público o en su ribera o lo que se haya puesto en su ribera, por lo cual, se perjudique la estancia o la marcha de la nave.

Prohíbo que violentamente se impida a uno navegar por el río público con nave o con barca, o que se cargue o descargue en la orilla. También ordenaré que se permita navegar por el lago, canal o estanque público».

Comentario al Edicto Ulpiano (libro 68, diciéndole al Pretor), Digesto.

El Guadalquivir, así mismo, pese a ser el menor de los ríos de la península es, en opinión de Schulten (1963, p.47),

«[...] el rey de los ríos hispanos, como el Rhin para Alemania. Ambos deben esta privilegiada consideración no a su longitud, sino a su valor histórico como centro de un área cultural».

Geografía y etnografía antiguas de la Península Ibérica, Schulten (1963, p.47)

En su parte media, el río, sigue un curso tranquilo, con escaso nivel a salvar que hace que sus aguas discurran lentamente contribuyendo a hacer buena parte del río navegable. Se sabe por Estrabón que:

“[...] el Baetis es habitado por la mayoría y puede remontarse navegando unos mil doscientos estadios, desde el mar hasta Corduba y los lugares mucho más arriba. La parte que está más arriba de Castulo es más navegable”.

Estrabón informa también, que hoy en día, el Guadalquivir es navegable hasta Sevilla, hasta el punto que:

“[...] hay navegación remontando el río con barcos remolcados considerables durante una distancia que no se aparta mucho de los quinientos estadios; respecto de las ciudades de más arriba, hasta Ilipa con barcos menores; hasta Corduba con barcas de río”.

¹⁵ *Italica*, ciudad romana en el Término Municipal de Santiponce (Sevilla), actualmente se trata de un yacimiento arqueológico.

La navegabilidad hasta Alcalá del Río, por otra parte, era posible debido al influjo de las mareas, que según la época, permitía esta navegabilidad entre uno y ocho kilómetros aguas arriba, de este núcleo urbano.

A partir de este punto, hasta Córdoba, ya era preciso usar barcas de río. Si bien estas afirmaciones están corroboradas por los informes de Estrabón o de Plinio, lo cierto es, que dicha navegabilidad, es imposible hacerla en la actualidad, de modo natural.

Otro factor que dificultaría la navegabilidad del Guadalquivir en su tramo medio, no consiste sólo en la falta de fondo en determinados puntos, sino también, en su fuerte pendiente y en la rapidez relativa con que por ese motivo transcurren sus aguas. Sabemos que los romanos conocían y utilizaban sistemas para regular los ríos con vistas a la navegación, como se deduce del texto de Plinio referente al Tíber.

Según el testimonio del ingeniero García Otero (1847) que escribió sobre el Guadalquivir a mediados del siglo XIX, dice que:

«es muy frecuente en las variaciones del lecho descubrir ruinas de presas y otros indicios que prueban haber ocupado el río anteriormente, yendo el fondo de su lecho más bajo que en su día».

Reconocimiento del río Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla, García Otero (1847)

Aún hoy, se discute sobre las condiciones que hacían posible esta navegación por el río, no por limitada, menos interesante: de una parte, la presumible mayor abundancia y regularidad del caudal fluvial, de otra, la influencia de la ingeniería romana sobre el régimen del río, y especialmente, sobre su cauce, corrigiendo, por ejemplo, su extremada inestabilidad y su excesiva anchura.

Es Moral (del) Ituarte (1990) quien dice que, la navegabilidad del Guadalquivir hasta Córdoba, se conservó durante el período andalusí, aunque se desconoce en qué medida y en qué condiciones. A partir del siglo XIV, sin embargo, comienza a imponerse la imagen de una navegación cada vez más dificultada por diferentes circunstancias. Del siglo XVI arranca la larga secuencia de intentos fracasados de recuperar el tráfico fluvial, secuencia que culmina con el abandono del proyecto de canalización del río Guadalquivir en las últimas décadas del siglo XX, protagonizado por el ingeniero Carlos Mendoza.

En cualquier caso, es interesante aclarar que todos los planes tuvieron como punto de referencia incuestionado –según del Moral (1990)– la imagen de un Guadalquivir romano, percibido como una fácil vía de navegación en torno a la que, a partir del mandato de Augusto, se había producido el auge económico de la *Baetica*¹⁶. Esta concepción, conducía a considerar que el río era navegable de manera natural por su propio cauce, debiéndose la pérdida del tráfico, al abandono de las obras de ingeniería y, principalmente, a las muchas aceñas y azudes establecidas en el río y arruinadas tanto por sus malas disposiciones como por el descuido de los propietarios.

En esta misma idea coinciden, desde el razonamiento presentado por el maestro Pérez de Oliva al Ayuntamiento de Córdoba en 1524 (Ruiz Pérez y Pérez de Oliva, 1988), hasta la experiencia de navegación del Guadalquivir realizada por el ejército francés entre 1811 y 1812, pasando por los ensayos desarrollados por el intendente de Andalucía, Pablo de Olavide entre 1767 y

¹⁶ *Baetica* era la provincia romana en torno al río *Baetis* (Guadalquivir)

1769.

A lo largo del siglo XIX, dos grandes tratadistas del Guadalquivir, Larramendi y García Otero, combatieron esa posición y demostraron que ni por el volumen de aguas, ni por la pendiente, el Guadalquivir es naturalmente navegable entre Córdoba y Sevilla. Lejos de ser un obstáculo, las presas, dotadas de sus correspondientes esclusas, eran elementos imprescindibles para el establecimiento de un tráfico fluvial moderno. Ante las dificultades técnicas y económicas que tal empresa conllevaría, ambos ingenieros se inclinaron por la construcción de un canal lateral derivado del Guadalquivir en Córdoba. Dicho canal sumaría a la función de navegación, la de riego, entendido ya como palanca del desarrollo productivo de la región.

Esto nos conduce a otra consideración importante. Además, de dificultades de índole física, la navegación fluvial del Guadalquivir, ha chocado en los últimos siglos con un obstáculo de carácter estructural, la propia debilidad económica regional y la consiguiente atonía en el tráfico de mercancías. En esta línea, decía José Agustín de Larramendi (accedido a través de *Sánchez Lázaro, 2008*):

«Si no se tienen cosas que llevar y que traer de poco sirve una navegación más perfeccionada.

Las principales obras para facilitar la navegación del Guadalquivir se realizaron a su paso por la ciudad de Sevilla de 1902 a 1926, bajo la denominación de canal de Alfonso XIII. En un tramo de algo más de tres kilómetros se hicieron una serie de cortas que evitaban tres meandros a la navegación y garantizaban una anchura media de 150 metros. Con esta mejora se consolidó el puerto fluvial de Sevilla.

[...] en cuatro ocasiones se planteó la construcción de canales de navegación en la cuenca del Guadalquivir. Sin embargo, sólo dos de esos proyectos se pusieron en obra y aun así, parcialmente. Los tres primeros estudios que conocemos fueron realizados por ingenieros de primera línea y datan de 1785, 1820 y 1844. No hemos podido identificar al autor del proyecto de 1965».

Informe y proyecto de un canal de navegación y riego desde Sevilla á Córdoba, José Agustín Larramendi (1820).

4.5 Asentamientos y vialidad

La región de Córdoba en la época primitiva, ha sido el aglutinante más poderoso del *doblamiento* en la ribera del Guadalquivir. La situación de Córdoba es una confirmación más de esa polarización ciudadana que ejercieron las vías fluviales, posibilitando el transporte en masa, cuando la navegación pasó “del manojo flotante de juncos a troncos de la embarcación movida por remos y velas” (López Ontiveros, 1973, p.94). En época romana, Estrabón tenía clara conciencia de que ésta era la razón principal que había determinado la situación de Córdoba:

«Las ciudades son numerosísimas, pues dicen llegar a doscientas. Las más importantes por su tráfico comercial son las que se levantan junto a los ríos, los estuarios o el mar».

[...]

«Las orillas del Betis son las más pobladas; el río puede remontarse navegando hasta una distancia aproximada de dos mil doscientos estadios, desde el mar hasta Córdoba y hasta algo más arriba».

Geografía (III, 2, 1), Estrabón.

y también describe la importancia económica que supone el transporte fluvial del Guadalquivir (*Geografía*, III, 2, 4):

«Turdetania (la Bética) es un país sumamente próspero. Dando productos de todas clases y en gran cantidad. Esta riqueza se duplica por la exportación. Porque lo que sobra se vende fácilmente dado el gran número de barcos. Ésta, se ve facilitada por los ríos y los estuarios, que, como tengo dicho, se parecen a los ríos y son navegables como aquéllos, no sólo con barcos pequeños sino también con barcos grandes, desde el mar hasta las ciudades del interior».

Geografía (III, 2, 4), Estrabón.

Pero de nada hubiese servido esta situación fluvial, si desde la época misma de su fundación, no hubiese existido una próspera agricultura de exportación y una abundante riqueza minera en la cercana Sierra Morena, que demandaba un puerto de salida para sus productos.

El esplendor económico y comercial de la Campiña de Córdoba fue anterior a la época romana. Este esplendor, por primera vez, estuvo al servicio de los cartagineses que necesitaban de las riquezas turdetanas, sobre todo, el aceite y el trigo del valle del Betis y la plata de Sierra Morena, para posibilitar en parte su lucha contra Roma (López Ontiveros, 1973).

La integración en el Imperio, por tanto, «desde el punto de vista de la organización territorial y de las formas del paisaje antropizado, con transformaciones que se incrementarían desde fines de la República y con particular incidencia desde la gran etapa cesaraugustea de fundaciones coloniales, tendría por resultado una estructuración híbrida, con la convivencia de modelos o sistemas prerromanos y romanos, con urbes generalmente muy cambiadas y evolucionadas» (*Bendala Galán, 2005*).

Córdoba, pues, especialmente en el momento de su aparición debió ser una ciudad-puerto-fluvial sobre el Guadalquivir, aunque habría muchas más a su través. Así, «ciudades puntuarias» del tipo de la nueva Corduba, destinadas a controlar un nudo privilegiado de la trama viaria apoyado en la erección y el control de uno o más puentes» (*Bendala Galán, 2005*).

Cuando posteriormente, y sobre todo, en virtud de la red viaria terrestre establecida por los romanos, esta necesidad, ya no se presenta como perentoria, Córdoba se ha afianzado ya como gran ciudad, impidiendo con ello, la desaparición de su emplazamiento, afianzado definitivamente por Claudio Marcelo.

«Junto al Guadalquivir, vía fluvial del transporte de los productos de la Bética a Roma, iba la vía Augusta. Los Vasos de Vicarello describen el trazado de la vía desde Cádiz, pasando por el Puerto de Santa María, Jerez de la Frontera, Hispalis, Carmona, Écija, Córdoba, Valencia, Sagunto, Tortosa, Tarragona, Gerona, Junquera, Los Pirineos, hasta Roma. El trazado se encuentra sobre los vasos de Vicarello».

El Guadalquivir, vía comercial, (Blázquez Martínez, 2006).

Así mismo, el emplazamiento de Córdoba, a lo largo de su historia, ha tolerado perfectamente e incluso se ha considerado como idóneo, para el moderno trazado de carreteras y comunicaciones.

La Bética era atravesada en toda su longitud por la vía Augusta, que partiendo de *Castulo*, pasaba por *Corduba*, *Astigi* e *Hispalis* y terminaba en *Gades* que recorría el Guadalquivir a través de su margen izquierda con alguna desviación para atender las necesidades de *Astigi* y *Carmo*. Esta vía tenía su homónima a la orilla derecha entre *Castulo* e *Hispalis*. A esta vía principal, se enlazaban otras calzadas transversales: *Corduba-Emérita*, *Astigi-Emérita*, *Hispalis-Itálica-Emérita*, *Hispalis Itálica*, *Cástulo-Acci-Urci*, *Corduba-Malaca*, *Hispalis-Anticaria*¹⁷.

Uno de los aspectos que se ponen en evidencia por la disposición de estas vías es que una de sus funciones principales, debió ser la de transportar con cierta comodidad y rapidez los minerales y productos alimenticios en que abundaba la Bética directamente o, más aún, a los puertos fluviales que se escalonaban a lo largo del Guadalquivir. Es muy importante vincular los itinerarios terrestres y marítimos desde su complementariedad.

Los núcleos urbanos romanos (fig.4.3), según López Ontiveros (1973), están distribuidos en tres grandes sectores:

1º.- En la ribera del Guadalquivir, aguas abajo de Córdoba, donde se han encontrado muchos restos romanos, destacando alfares y villas que van desde Almodóvar hasta Posadas.

2º.- Al sur de la línea del Guadalquivir, el sector oriental, que en época romana, estuvo más intensamente colonizado que el occidental. En este sector se encuentran dos colonias fundadas por César: *Itucci*¹⁸ y *Ucubi*¹⁹; *Ategua*²⁰.

3º.- Al oeste de la calzada a *Anticaria*²¹, los núcleos son muy escasos y de localización conjetural. En el siglo XVIII se establecieron las poblaciones carolinias: La Carlota y Fuente Palmera.

Se puede considerar que el Guadalquivir y la ruta hacia los Pedroches han sido las razones principales de la fundación romana de Córdoba. Desde la antigüedad hasta hace unas décadas, el Guadalquivir, se ha navegado con fines comerciales para intercambio de productos, principalmente, en la dirección Córdoba-Sevilla, debido al gran interés hacia las riquezas mineras de Sierra Morena y los derivados agrícolas de la vega y campiña (aceite y vino, principalmente).

Se puede observar, en la figura 17, cómo desde la época romana, las grandes infraestructuras siguieron la traza del Guadalquivir por su papel

¹⁷ *Corduba*, Córdoba
Gades, Cádiz
Castulo, yacimiento próximo a Linares (Jaén)
Augusta Emerita, Mérida
Astigi, Écija
Itálica, yacimiento provincia de Sevilla
Hispalis, Sevilla
Castulo, Cádiz
Malaca, Málaga
Acci, Guadix
Urci, en la zona almeriense.

¹⁸ *Itucci*, Baena

¹⁹ *Ucubi*, Espejo

²⁰ *Ategua*, se encuentra cerca de Santa Cruz (Córdoba), en el lugar que hoy se llama Teba la Vieja

²¹ *Anticaria*, Antequera

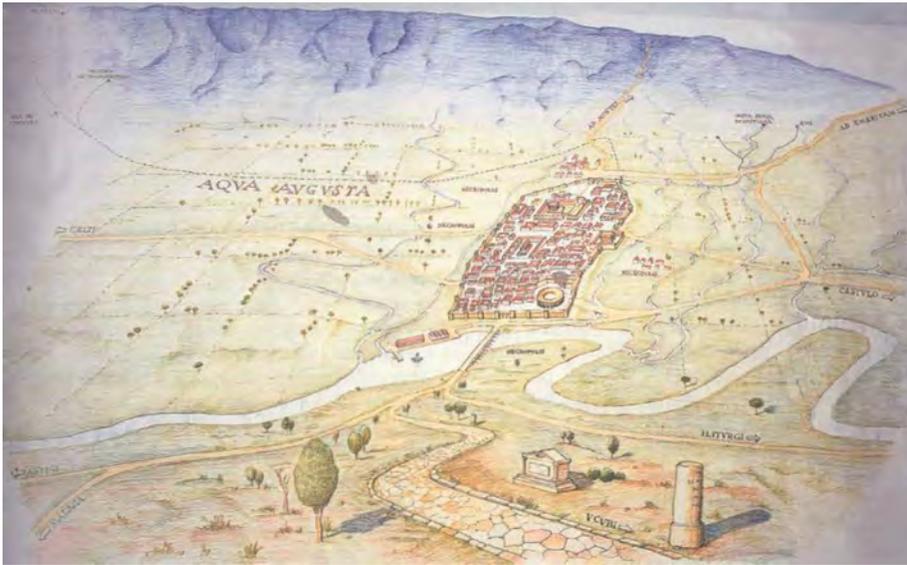


Figura 4.11: Visión del entorno de la Colonia Patricia Corduba sobre el siglo II d.C..

Fuente: Dibujo de Ángel Ventura Villanueva, iluminado por Antonio Gómez de las Heras, a través de Gómez Ordóñez (2002).

como principal infraestructura de transportes y comunicaciones. Cuando posteriormente, los romanos establecen su red viaria terrestre, Córdoba se ha afianzado ya como gran ciudad, lo que impide la desaparición del emplazamiento. La vía Augusta, que atravesaba toda Hispania, desde Cádiz hasta noreste de la península ibérica, recorría el Guadalquivir, a través, de su margen izquierda. En el lado opuesto, encontramos la calzada que unía Cástulo e Hispalis a la que se enlazaban otras vías que comunicaban con otros importantes puntos del imperio como la Emérita Augusta.

Uno de los aspectos que se ponen en evidencia, por la disposición de estas vías es su capacidad para transportar con cierta comodidad y rapidez las materias primas que abundaban en la Bética, a través, de toda la península o directamente a los puertos fluviales que se escalonaban a lo largo del Guadalquivir. De hecho, es importante señalar no sólo la complementariedad del sistema, sino la vinculación directa que hay entre ellos, distinguiéndose tres grandes sectores de núcleos urbanos: en primer lugar, aguas abajo de Córdoba, en la ribera del río, numerosos alfares y villas que van desde Almodóvar hasta Posadas; en segundo lugar, encontramos un sector oriental al sur de la línea del Guadalquivir, intensamente colonizado con ejemplos como *Itucci*²² o *Ucubi*²³, mientras que en el tercer sector, al oeste de la calzada a *Antikaria*²⁴, los núcleos son muy escasos y de localización conjetural.

Siguiendo a López Ontiveros (1973), vemos cómo en la época musulmana muchas de las ciudades romanas, aguas arriba de Córdoba han desaparecido con la única excepción de Montoro, mientras que aguas abajo, sí existen noticias de varias de ellas (Fuente Palmera y Ochavillo del Río). Por último, en el sector meridional tenemos asentamientos como Montilla y, más hacia a la parte oriental, Baena. Entre las causas del despoblamiento de la Campiña con respecto a la época romana, tenemos un cambio en la estructura social que parece evolucionar hacia la concentración, quizás por el nuevo modo de vida introducido por los musulmanes, que ocasiona el desarrollo desmesurado de la ciudad de Córdoba, convertida en una gran aglomeración

²² *Itucci*, Baena

²³ *Ucubi*, Espejo

²⁴ *Antikaria*, Antequera



Figura 4.12: Fundación de la ciudad de Córdoba en los distintos periodos históricos correspondientes con la Córdoba prerromana, fundación de Claudio Marcelo, periodo colonial y periodo islámico. Fuente: Seguí Pérez y Ayuntamiento de Córdoba (1997).

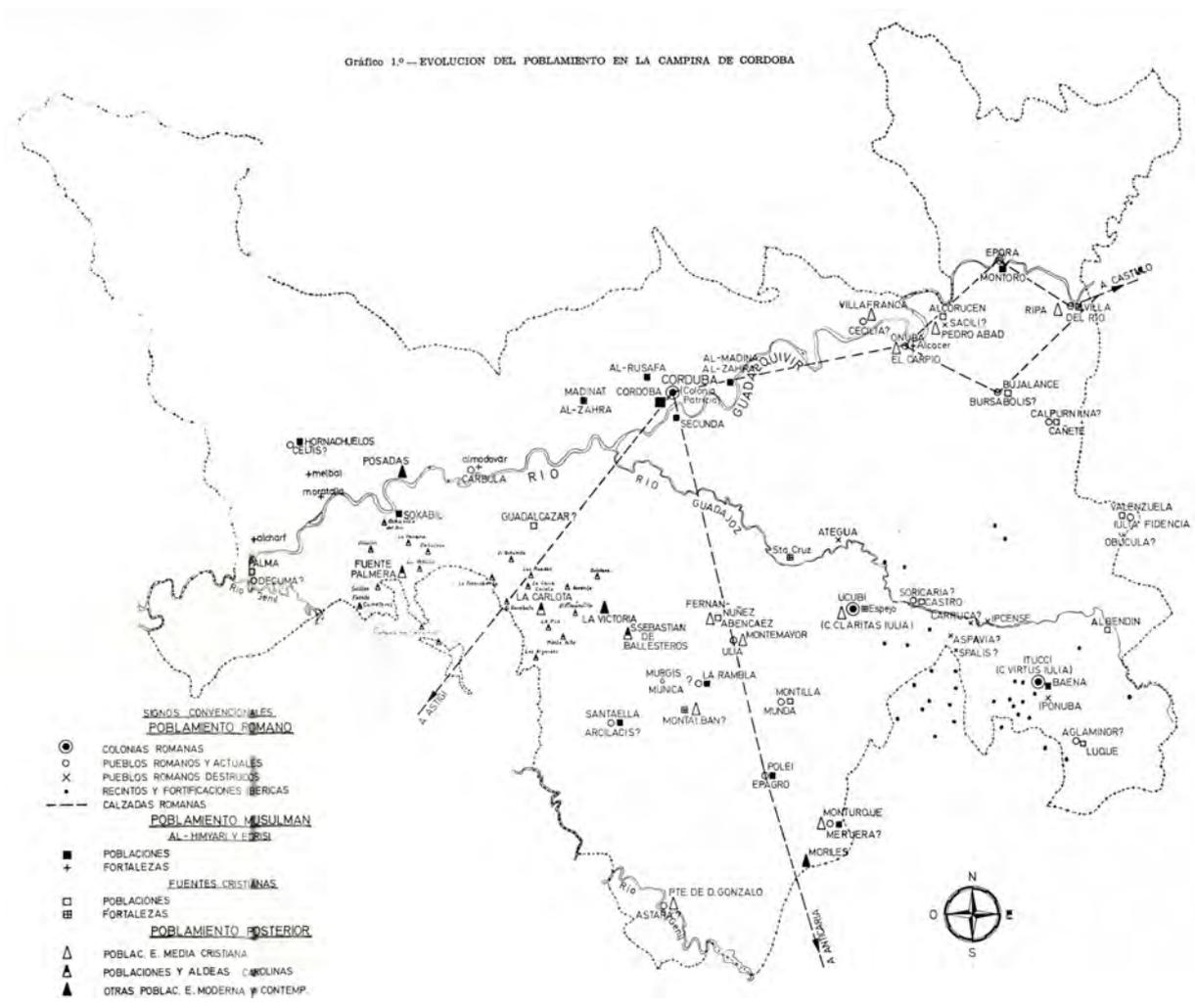


Figura 4.13: Evolución del poblamiento en la Campiña de Córdoba. Fuente: López Ontiveros (1973).

urbana, con más de 100.000 habitantes en su apogeo califal, y posiblemente, la urbe más importante de Occidente.

Con la conquista de la Campiña por los cristianos, entramos en segunda etapa de la fundación del territorio que habíamos denominado época moderna. De forma inusual, cae primero la capital en el año 1236, mientras que, el resto de la comarca se retrasará hasta 1239 con el rey Fernando III ya establecido en Córdoba. La colonización y ordenación llevada a cabo por los cristianos hasta finales del siglo XV, incluye la regulación de la estructura política administrativa y económica de la ciudad de Córdoba, el reparto de tierras entre los cristianos, la delimitación de términos municipales o la creación de nuevos núcleos, como El Carpio, Pedro Abad, Villa del Río, Villafranca en el tramo del Alto Guadalquivir, mientras que al sur, al otro lado del río, predominaron los emplazamientos estratégicamente elevados con una clara función defensiva como Fernán Núñez, Montemayor, Montalbán o Aguilar, donde destacaba el diseño compacto, y por tanto, la concentración del hábitat, de unos asentamientos continuamente acechados.

La ciudad de Córdoba, se declaró sujeta únicamente a la jurisdicción real. Sin embargo, a partir del siglo XV y hasta el reinado de los Reyes Católicos, época marcada por continuas disputas feudales al amparo de la debilidad de los monarcas de la casa de los Trastámara, alcanzarán un gran protagonismo los señoríos de Aguilar y de Baena. En los dos siguientes siglos, algunos municipios (Almodóvar, Castro, Hornachuelos, Montoro, Pedro Abad y Villafranca) serán vendidos a particulares erigidos como señoríos aunque en otros casos (Bujalance y Villa del Río) fueron los propios vecinos los que se hicieron con la cédula real alcanzando el título de ciudad. Esta señorialización de la campiña será un hecho irreversible, que pese a las nuevas ideas introducidas por los Borbones en el siglo XVIII, no sufrirá modificación alguna hasta la caída del Antiguo Régimen cuando las Cortes de Cádiz suprimen los señoríos jurisdiccionales (58 de un total de 98 entidades).

Enmarcados en la repoblación carolina del siglo XVIII, aparecen los pueblos de Fuente Palmera y La Carlota, con una morfología diferente fruto del nuevo contexto histórico. Formados a base de pequeños núcleos diseminados rodeados de asentamientos intercalares, en los planos urbanos, predominará un trazado lineal y geométrico, mientras que en las propiedades agrícolas, primarán aquellas de tamaño medio y pequeño. También, dentro de este siglo, pero fuera de la repoblación carolina aparecen los municipios de Puente Genil, La Victoria y Los Moriles.

Llegando al siglo XX, donde tenemos la última fase de este proceso de fundación del territorio, constituido por los llamados pueblos de colonización, una iniciativa del Gobierno de la posguerra de reafirmar el medio rural apostando por una economía autárquica, que en este ámbito de estudio, comprende los pueblos de Algallarín (1953), Maruandas (1962), Puebla de la Parrilla (1969) y La Vereda (1963) ya perteneciente a la provincia de Sevilla.

Sin embargo, lo que caracterizará esta época contemporánea no es la creación de nuevas poblaciones sino la implantación de nuevas infraestructuras y el desarrollo que éstas llevan aparejado. Durante la segunda mitad

del siglo XIX y principios del XX, muchas ciudades sufren grandes transformaciones como ocurrió en Córdoba, trascendiendo y haciendo desaparecer sus puertas y murallas; así mismo, se crean rondas y avenidas periféricas, así como, se cuenta con la llegada del ferrocarril, en el año 1859. El Aeropuerto se inaugurará prácticamente un siglo más tarde tras una iniciativa que data de principios de la década de los cincuenta.

A partir de 1917 se inicia el trazado –con criterios modernos–, de la carretera que une Córdoba con Sevilla . Con un trazado paralelo a la directriz del río, discurre por la margen derecha, retomando muchos tramos de los antiguos caminos de herradura con la principal novedad morfológica de que en tramos de vega o llanura de inundación, transcurre sobreelevada –con pequeños taludes a ambos lados de la plataforma artificial–, mientras que, en la zona de la Campiña se inserta en el relieve con desmontes, generalmente, en el borde norte y terraplenados al sur. Este nuevo eje vertebrador, sirvió de nexo de unión para la población y la economía del valle del Guadalquivir que con la llegada del automóvil abarató los altos costes de transporte del tren.

Por su parte, la carretera nacional IV, cuyo trazado inicial responde a la Red de Caminos Radiales de 1761 de Carlos III, cruzaba el río por el propio Puente Romano, desde donde proseguía su camino hacia el sur. El cambio a autovía no tendrá lugar hasta 1992, con motivo de la exposición universal de Sevilla, acontecimiento que también, posibilitará la llegada del AVE a la ciudad.

Ya en el siglo XX, se pone en marcha el postrer proyecto de habilitación de la navegación del Guadalquivir desde Córdoba a Sevilla. Se opta, apresuradamente, por la canalización del propio cauce, asumiendo la necesidad de la construcción de presas con esclusas, ahora sí técnicamente –aunque no económicamente según había adelantado García Otero–, viables gracias al desarrollo tecnológico que supusieron las presas móviles, con compuertas deslizantes. Pero para entonces, con el pleno desarrollo del ferrocarril y el rápido crecimiento del transporte por carretera, habían desaparecido las ventajas que en orden a la seguridad, comodidad y rapidez, el tráfico fluvial hubiera podido suponer antaño, quedando únicamente en pie, el aspecto de economía en el transporte, muy discutible dada la magnitud y dificultad de la empresa que había que acometer.

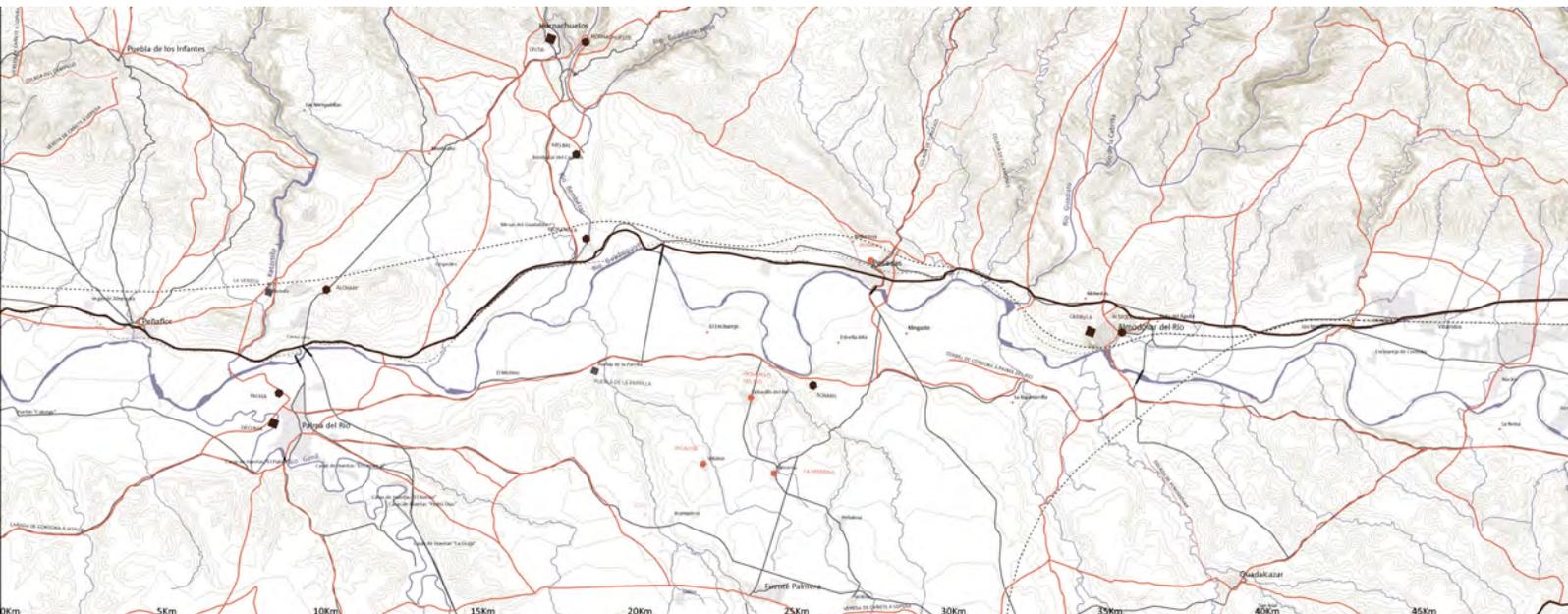
4.6 Cartografía «Las Fundaciones del Territorio»

La cartografía Fundaciones del Territorio (fig.4.14) pretende describir la construcción de los trazados del territorio y los asentamientos que se han ido trazando a su través. Para ello se han elegido distintos tipos de huellas temporales y periodos de asentamiento y se han representado tres categorías temporales:

- en tono oscuro los grandes trazados que se corresponden con las dinámicas del territorio en el periodo clásico, el trazado de las calzadas romanas, en este caso, expresión simbólica; no tanto sus huellas arqueológicas, el de la vía Augusta, que tenía un primer cruce en Andújar, hasta llegar a Córdoba donde se cruzaba la ciudad, a partir de la cual había dos caminos. Uno el de Écija, hasta Hispalis (Sevilla) y el otro por la margen derecha, menos habilitado, que discurría hasta Itálica (la ciudad posteriormente abandonada en la margen derecha de Sevilla). Se conoce que en época romana no había ningún otro puente aguas abajo de Córdoba, con lo cual éste era un momento determinante a la hora de elegir ruta. Otras rutas que partían de Corduba eran las de Malaca (Málaga) y Emerita Augusta (Mérida). Fundamentalmente eran estas las vías que armaban territorialmente este ámbito de la vega media del Guadalquivir y luego había otra estructura de caminos secundarios que iban enlazando con las minas y puertos fluviales que se iban sucediendo a lo largo del Guadalquivir.
- en un tono naranja, se representan los nuevos trazados renacentistas, pudiendo considerarse el comienzo de la modernidad del territorio, con el trazado de sistema de vías pecuarias y caminos reales. En este caso tienen otra dimensión, relacionando unas distancias más cortas, a nivel comarcal, y sus disposiciones son más radiales y diagonales que las anteriores.
- en tono gris se representan los trazados contemporáneos, formados por las infraestructuras de alta capacidad, que en la gran escala, siguen los trazados del Guadalquivir y la Vía Augusta.

Figura 4.14: Cartografía *Las Fundaciones del Territorio*.
Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía MTA-100.000 y el Mapa de Vías Pecuarias de la Junta de Andalucía.

En cuanto al fenómeno poblacional se observa que los núcleos se van desarrollando de manera dispersa a lo largo del valle del Guadalquivir, aunque



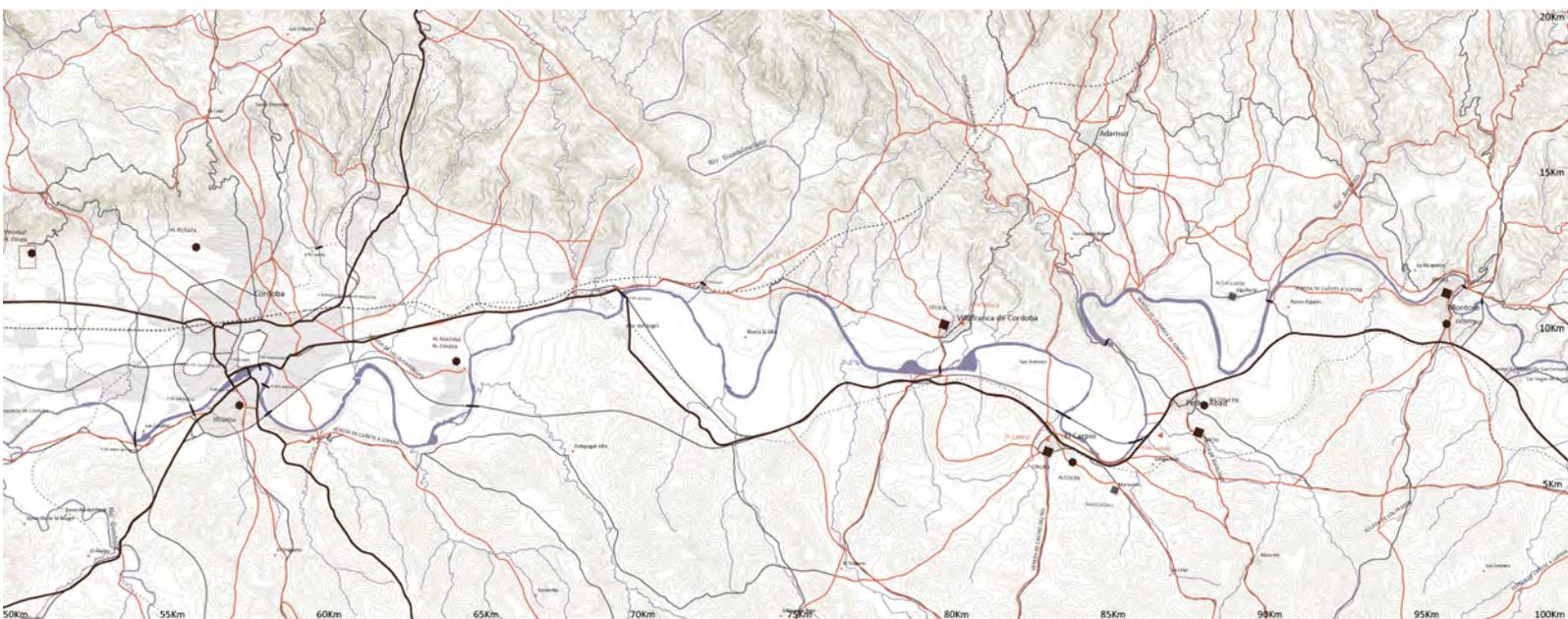
se concentran la mayoría de ellos en lugares de encrucijada, bien por estar en un lugar de promontorio desde el cual defenderse de posibles ataques, incluso de las embestidas fluviales; o bien por ser un lugar de cruce de caminos, de salida de la sierra o de rutas a través de la Campiña, lugares de confluencia.

En época romana, los núcleos se concentran en varias zonas fundamentalmente, que son Córdoba, la zona de Montoro y el Carpio y la zona de Almodóvar, y aguas abajo Palma del Río. De alguna manera, esa estructura de pueblos es la que se ha mantenido hasta hoy en día, pues la mayoría de estos núcleos romanos próximos al Guadalquivir siguen siendo lugares que mantienen cierta densidad poblacional y actividad. Y que pueden servir como lugares a tener en cuenta de cara a un funcionamiento metropolitano conjunto como se plantea a lo largo de este estudio.

Por último hablar de un conjunto de cortijos y pequeñas pedanías más o menos equidistantes que se suceden a través de los caminos de Palma del Río y Posadas, y Almodóvar, para el gobierno de grandes extensiones de territorio.

Más detalladamente se pueden observar distintos fragmentos de esta cartografía (fig.4.15), centrados en enclaves que tienen un diferente sentido específico o de lugar:

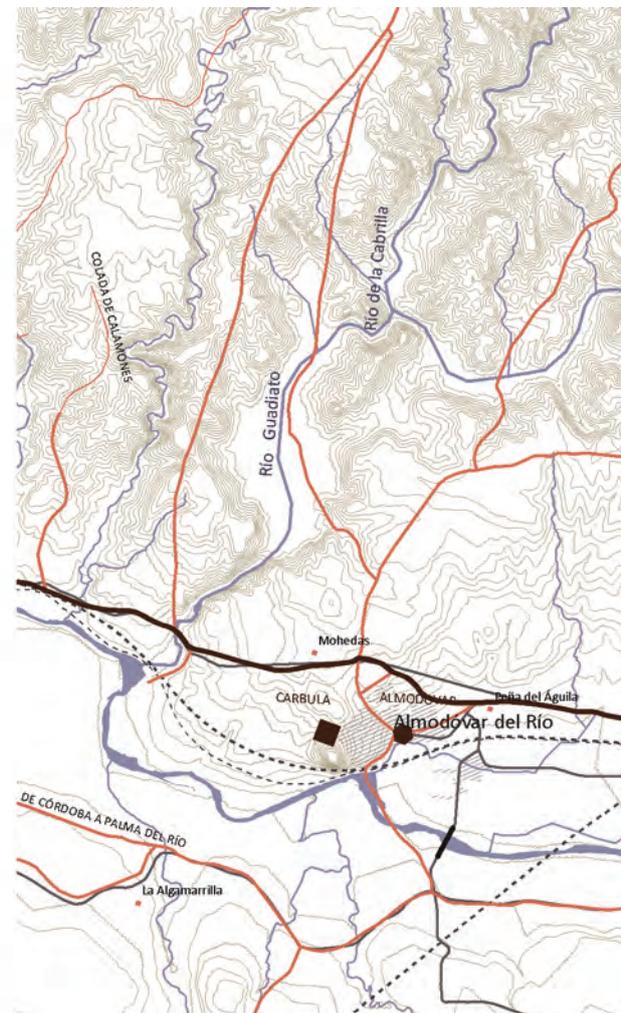
- Encuadre A: zona de Palma del Río, donde en época romana debió haber un núcleo denominado Decuma, aunque son los musulmanes los fundadores del asentamiento más próximo a lo que hoy podría ser la ciudad de Palma, justo en la confluencia del río Genil y el Guadalquivir, y el río Retortillo. A través de una garganta muy cerrada y muy estrecha que desciende desde Sierra Morena, en aquella época prácticamente inescrutable. También a su vez un enclave de cruces de río, muy bien defendido, y probablemente muy rico por los depósitos fluviales tal y como hoy son las zonas de huertas de Palma del río.
- Encuadre B: situación similar al anterior pero en la orilla derecha del Guadalquivir . En este caso la topografía permite adentrarse a través de la sierra hasta unos enclaves donde probablemente se ubicó Hornachuelos y probablemente la antigua Celtis. Esto pasaría a ser un núcleo de fundación islámica, así como otras ciudades como Melbar o Moratalla que tuvieron que seguramente aprovechaban los recursos mineros que



debía haber en los pies de la Sierra y la proximidad del río Guadalquivir, zona de puertos o de ingenios vinculados a la corriente del río y al discurrir de la carretera a Ilipa por la orilla derecha del Guadalquivir.

- Encuadre C: aproximación topográfica del cauce del río Guadalquivir a la sierra a través de un promontorio donde se ubicó en época romana probablemente la ciudad de Cargula, y luego se funda la Almodóvar que hoy se conoce sobre la roca, lo que le da una visibilidad de kilómetros, desde el que se puede visualizar todo el valle del Guadalquivir, y con la presencia del río, una aproximación total de los meandros del río al promontorio, un estrangulamiento del valle que prácticamente desaparece. Es el comienzo de alguna manera de la apertura del valle del Guadalquivir por la orilla izquierda que hasta Córdoba prácticamente es inexistente, sólo las pequeñas vegas que dejan los meandros cóncavos hacia la campiña, las veguillas, .
- Encuadre D: un sistema de asentamientos en la orilla izquierda, esta vez encadenados probablemente por el paso de la vía Augusta y el control de un conjunto de caminos que conflúan desde la Campiña y que probablemente tuvieron que ver mucho con el comercio del aceite como son El Carpio -que pudo ser la antigua Onuba y después Alcocer en la época

Figura 4.15: Escenarios de fundación del territorio.
Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía MTA-100.000 y el Mapa de Vías Pecuarias de la Junta de Andalucía.



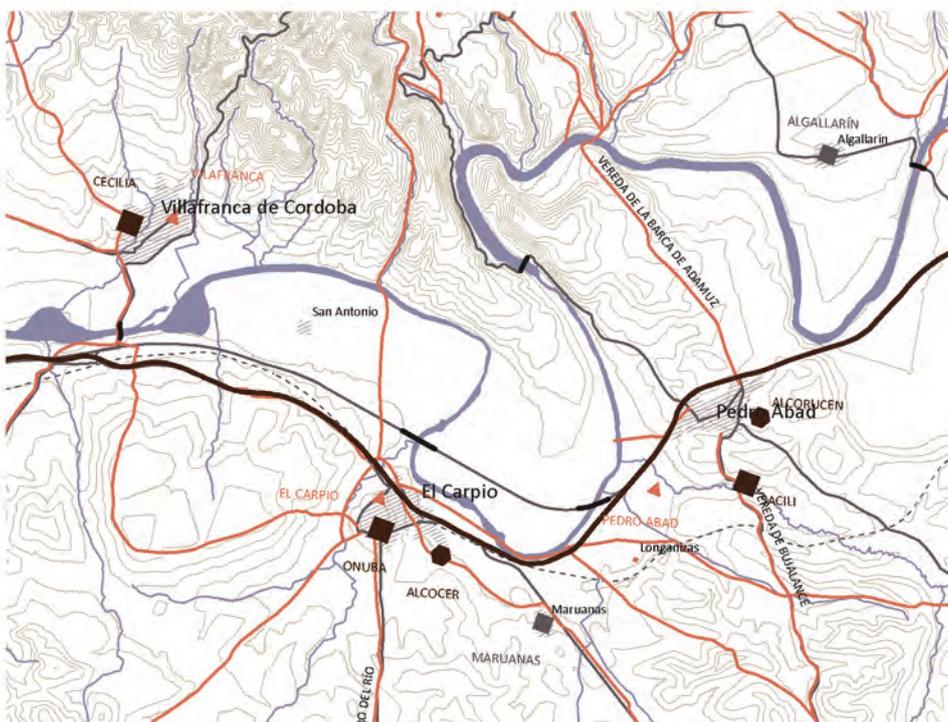
4.6. Cartografía «Las Fundaciones del Territorio»

musulmana- y Agili, en la desembocadura del camino de Bujalance, y Pedro Abad que puedo ser Alcorucen en época musulmana

- Encuadre E: Montoro. También un gran promontorio en estribaciones serranas que es rodeada, estrecha, por el meandro del Guadalquivir y que en su fundación romana fue Epora.

Así nos encontramos una serie de asentamientos, que aprovechan de la mejor manera que pueden la topografía, las encrucijadas de caminos y la proximidad a los recursos mineros y agrícolas de la zona. Siempre intentando estar vinculados o bien conectados al río y a la corriente, al cauce del río, a su cruce y a las grandes infraestructuras de comunicación de cada una de las épocas.

- | | |
|---------------------------------------|------------------------------|
| — PUEBLOS | — VIARIO RODADO ACTUAL |
| □ MEZQUITA Y ALCAZAR | □ AEROPUERTO |
| □ MURALLA PRERROMANA / ROMANA / ARABE | — AVE |
| — VIA AUGUSTA Y CALZADAS ROMANAS | - - - - - FFCC VIA DOBLE |
| ■ ASENTAMIENTOS ROMANOS | - - - - - FFCC VIA NORMAL |
| ● ASENTAMIENTOS MUSULMANES | ■ SUPERFICIE DE SUELO URBANO |
| ▲ ASENTAMIENTOS MEDIEVALES | — RIOS |
| ● ASENTAMIENTOS CAROLINOS | — CURVAS DE NIVEL 10m |
| ● EPOCA MODERNA | |
| ● CORTIJOS Y HACIENDAS | |
| — RED DE VIAS PECUARIAS | |



4.7 La forma de la propiedad

La estructura de la propiedad tiene origen en la romanización de la Bética, y cada vez más son los autores, que hablan de la singularidad de este proceso en este territorio:

La posibilidad de que se mantuviera la antigua parcelación territorial, en casos de ciudades de larga implantación, parece probarse con alusiones explícitas a la asunción de la ordenación existente en fundaciones coloniales sobre viejas ciudades, como explícitamente se dice en la ley colonial de *Urso*²⁵, cuyos capítulos 78 y 79 determinaban la obligación de respetar el trazado de las vías, caminos, conducciones de agua y otros elementos propios de la organización y las formas de explotación agraria del territorium de la ciudad (Sáez Fernández, 2002, pp. 429-432, a través de Bendala Galán, 2005).

²⁵ *Urso*, Osuna (Sevilla)

En ocasiones, tal y como afirma Ariño Gil et al. (2004, pp.59-60), se confunden parcelario romano con medieval, normalmente, vinculados a caminos rectilíneos que no poseen una estructura reticular. Se puede comprobar que las medidas son módulos de *jovadas*. En otras ocasiones, se trata de retículas provenientes de parcelaciones de Carlos III, con medidas de unos 830 metros, similares a la centuria, pero tratándose realmente de *1000 varas castellanas*. Se considera de muy baja fiabilidad la obtención de la centuriación a partir de plano de escala 1/100.000 como hace Corzo (1993), si bien es más clara la permanencia de trazados que siguen las directrices de las retículas de las dos fundaciones urbanas –la republicana y la augústea– durante el periodo romano, asociadas por algunos autores a una doble centuriación del territorio.

En torno a los núcleos urbanos, se observa igualmente una mayor fragmentación de la propiedad del terreno, debido a diversos factores de carácter histórico: por la organización agrícola del periodo musulmán, que rodeaba la ciudad de Córdoba de extensas zonas de huertas habitadas, las denominadas *almunias* –que a su vez, solían tener de precedente, una *villae* romana–.

En el sistema feudal de la Edad Media que perdurará en algunos aspectos hasta las últimas décadas del siglo XX, se impone una disposición latifundista de la propiedad. Durante la época carolina, se repoblaron varios núcleos al Oeste dotando a sus habitantes de parcelas cercanas al núcleo urbano para su siembra, como fueron los asentamientos de Fuente Palmera y La Carolina. Hoy en día, se puede observar que el parcelario de mayores dimensiones, se encuentra junto al margen izquierda del río Guadalquivir, –Campaña– y en el Norte se localiza en la interfase Vega-Sierra.

Cartografía «División de la propiedad»

La cartografía de la forma de la propiedad (fig.4.16) representa la estructura catastral junto a las transformaciones y mutaciones que se han ido sucediendo sobre su trazado. Es una cartografía que pretende poner en contraste la presencia de un catastro proveniente de una estructura latifundista, muy arraigada en Andalucía en general y en el valle del Guadalquivir en particular, y durante las últimas décadas del s. xx en torno a los núcleos de población compactos se han ido produciendo fenómenos de dispersión y de extensión residencial de varios tipos y vinculados a diferentes atractores.

Se puede observar como en general las mayores parcelas se ubican en meandros del Guadalquivir de la orilla izquierda en la zona central de Córdoba, y en la orilla derecha en los extremos del ámbito de estudio, donde se aprecian grandes parcelas en la zona de El Carpio y Pedro Abad, probablemente son las propiedades de la duquesa de Alba, y en general en las zonas de Sierra Morena y varias zonas de la Campiña, fundamentalmente a partir de Córdoba, aguas arriba en dirección a Jaén, es donde están las fincas de mayor tamaño.

Las superficies que han ido quedando aisladas por el paso de las infraestructuras o el paso del río, se observa cómo sus catastros se han ido fragmentando, generando un parcelario más menudo. A partir de ahí, por el fenómeno del coste del suelo, del proceso urbanizador y del acceso a la vivienda, se han ido produciendo procesos de ocupación del suelo informal que ha generado todo un fenómeno de dispersión que rompe con la tradición de estructura compacta de los núcleos urbanos cordobeses, muy ceñidos a sus perímetros tradicionales y a sus recintos amurallados. Se puede observar que la mayoría de estos fenómenos de dispersión ocurre en estos lugares aislados, o rodeados por las infraestructuras. Que los meandros del río muchas veces son identificados como traseras, y por tanto dan la sensación de protección en estos lugares, de lugar alejado y aislado hacen que se produzca también a su través y en su proximidad estos fenómenos de ocupación de suelo, con el evidente peligro de inundaciones por las crecidas del río con cierta frecuencia. Por otro lado, estos lugares que quedan aislados por el trazado de las infraestructuras a su vez le dan a estos crecimientos una conexión muy relativamente inmediata en tiempo, a pesar de estar ubicados a cierta distancia de la ciudad.

Figura 4.16: Cartografía *La forma de la propiedad*.
Fuente: Elaboración propia a partir de del MTA-100 de la Junta de Andalucía y la Cartografía Catastral Rústica de la Dirección General del Catastro.



4.7. La forma de la propiedad

La cartografía se ha elaborado a partir de la cartografía catastral, jerarquiándola por tamaños de parcela. Al mismo tiempo se ha usado el mapa de los usos del suelo para representar las asociaciones de parcelas a viviendas, por parte de los usos del suelo, en contraste al uso del que informa el catastro, y finalmente, la planificación municipal a través de los planes generales y estratégicos, con lo cual confluyen tres elementos de representación del territorio:

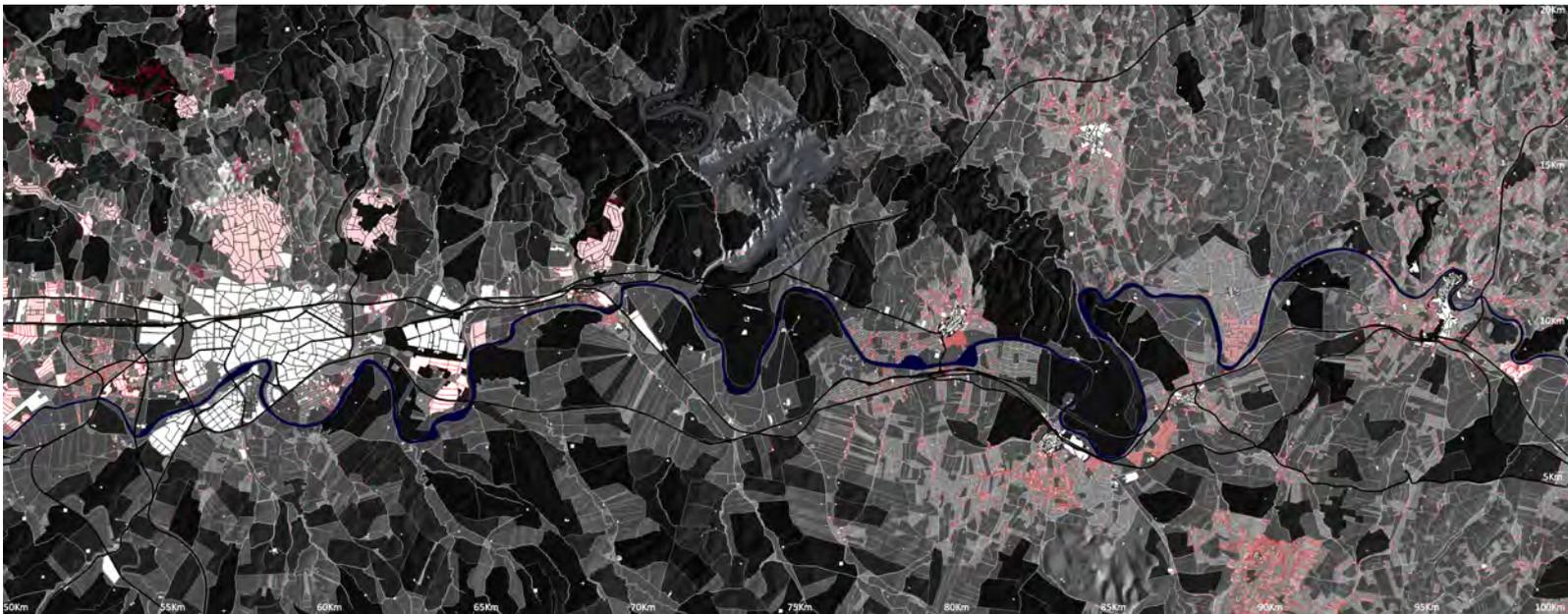
- Realidad: A través de los usos del Suelo de 2003, extraídos de vuelos aéreos
- Legalidad: Representada a través de la información gráfica catastral.
- Planificación: Representado por la delimitación de suelo urbano consolidado por la Planificación Municipal (Planes Generales y P. Estratégicos).

En cuanto al parcelario se ha distribuido en cinco categorías por tamaños de parcelas, con una gradación de grises:

- 0,1 - 1 ha.
- 1 - 5 ha
- 5- 10
- 10- 100
- Mayores de 100

De nuevo se han seleccionado varios fragmentos (fig.4.17) correspondientes con distintos fenómenos de ocupación de suelo y de contraste entre la realidad catastral tradicional y los fenómenos contemporáneos de ocupación de suelo.

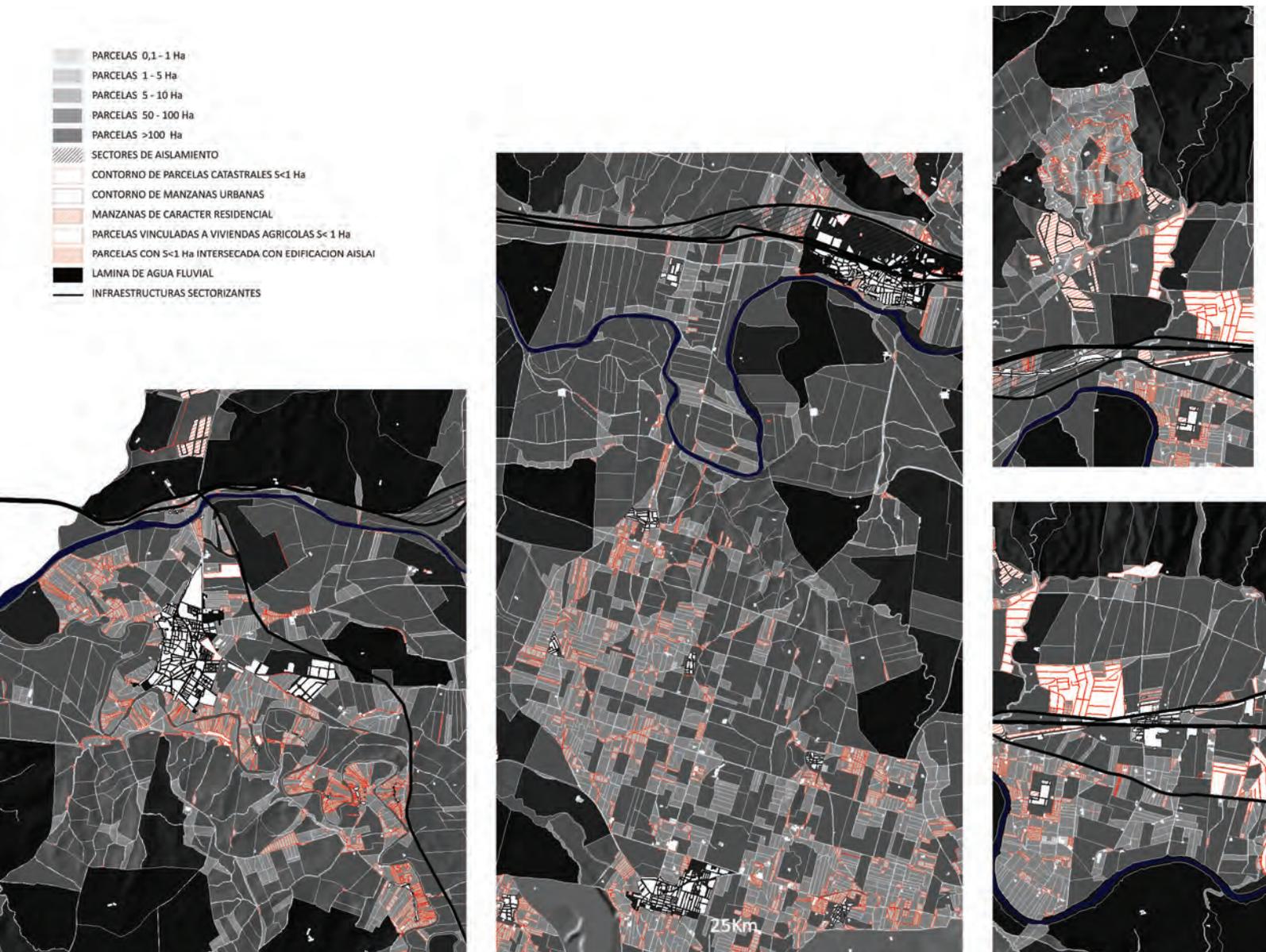
- Encuadre A: entorno Palma del Río. Se puede observar como el territorio se ha ido fragmentando en torno al Genil, en las proximidades de la desembocadura hacia el Guadalquivir. Efectivamente hay un primer proceso en el que estos terrenos se van convirtiendo en huertas familiares, para posteriormente ir ocupándose por arquitecturas de subsistencia que posteriormente pasan a ser de segunda residencia, algo que se va consolidando principalmente en la margen derecha del Genil, aunque



también se da en la izquierda, conectados en ambos casos al sistema de caminos. Está asociada a los meandros del río, la ocupación del suelo entre un sistema de caminos y los meandros del río, es decir, zonas de riego e inundables. Pero en el resto terrenos fuera del ámbito de las grandes parcelas que luego se ven en tono gris más oscuro al otro lado de esos caminos que van bordeando el río Genil.

- Encuadre B: en la zona de Fuente Palmera se observa una estructura reticular de loteo del suelo, asociada al reparto a las familias que la habitaron durante la colonización carolina. Luego a su vez, muchas de estas parcelas se han ido subdividiendo, para ser ocupadas por el fenómeno residencial, distribuidas a lo largo y ancho de toda la zona de reparto que se extiende hasta las proximidades del Guadalquivir. Se trata de una zona de vega de la margen izquierda, que no se abre hasta la zona de Almodóvar del Río. Al estar aguas debajo de Almodóvar ya hay una vega mucho más extensa.
- Encuadre C: núcleo de las Cuevas y el Injerto. Una zona de aproximación de Sierra Morena en la orilla derecha, con cierta pendiente, donde se pasa prácticamente de un llano topográfico de vega a una elevación rápida de sierra. Esto ha hecho concentrar todo el fenómeno de dispersión en

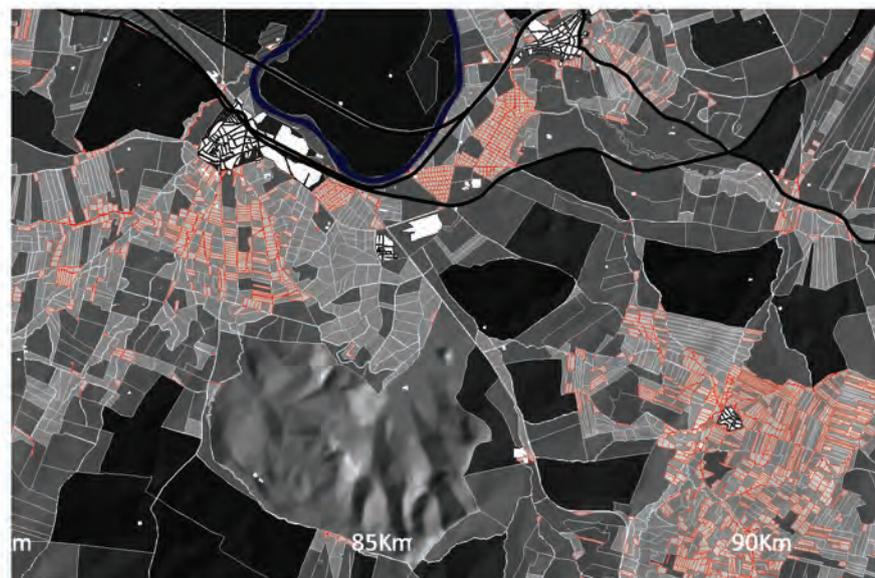
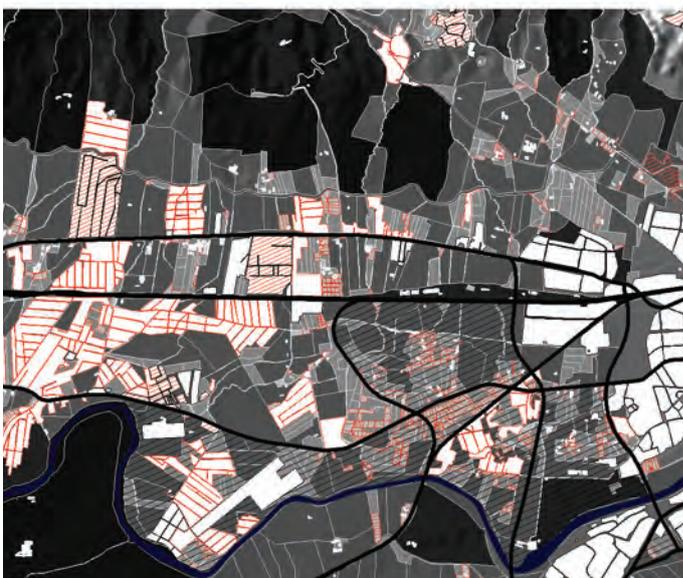
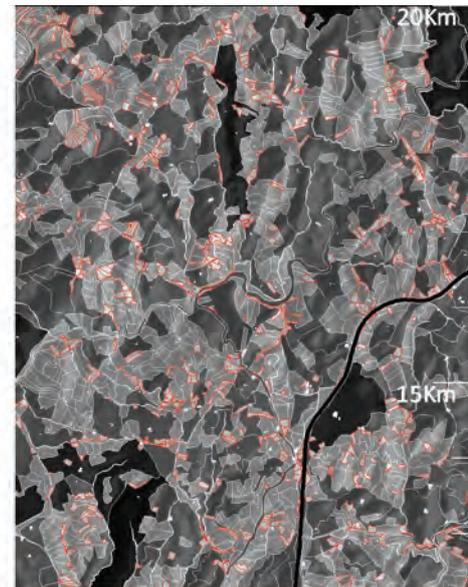
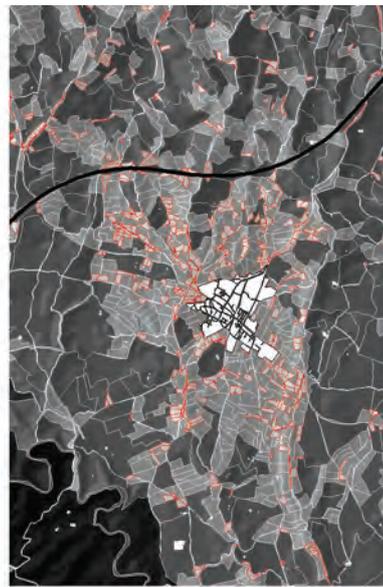
Figura 4.17: Singularidades de la forma catastral y la ocupación del suelo.
Fuente: Elaboración propia a partir de del MTA-100 de la Junta de Andalucía y la Cartografía Catastral Rústica de la Dirección General del Catastro.



4.7. La forma de la propiedad

esa pendiente, con viviendas que aprovechan el ascenso topográfico para ganar vistas.

- Encuadre D: la zona de vega en el occidente del núcleo urbano de Córdoba. Se ha reproducido todo un fenómeno de dispersión muy diverso, se pueden observar fracturación y loteo de parcelas próximas a los meandros y a zonas de huertas, que se siguen fragmentando y ocupándose por viviendas. Otras muy vinculadas al cauce y a pequeños caminos. Otras que se ubican enganchadas a las traseras de ciertos núcleos compactos y de reducida dimensión, que están conectados a las carreteras de Palma del Rio; otras son las traseras de las vías del tren; otra zona rodeando la pista del aeropuerto -también muy próxima al río Guadalquivir- y otras cuantas entre los cruces de infraestructuras que van entroncando con la ciudad de Córdoba, en las curvas que producen, tanto en las infraestructuras ferroviarias como rodadas, crean diferentes sectores aislados que son ocupados por estas arquitecturas dispersas hasta los mismos pies de la ciudad.
- Encuadre E: la primera periferia oriental de Córdoba. También se observa una ocupación del meandro del Guadalquivir, en la trasera del polígono de las Quemadas y a continuación del mismo, y de la ciudad universi-



taria de Rabanales, entre la antigua carretera Nacional IV y el cauce del río Guadalquivir hasta llegar a Alcolea, donde también hay una serie de asentamientos muy próximos al río, esta vez sobre un sistema de huertas tradicional, familiares, que también suelen ser inundables.

- Encuadro F: en un remanso entre dos estribaciones del Guadalquivir, se encuentra el núcleo urbano de Adamuz en un suave ascenso topográfico, desde el cauce del Río, rodeado de una estructura de huertas que han sido ocupadas por viviendas unifamiliares asociadas y vinculadas a los caminos que acometen, puesto que Adamuz es un encrucijada de caminos serranos.
- Encuadre G : zona norte de Montoro. Zona serrana de encinas y olivos, donde se produce un fenómeno extensivo de parcelaciones muy dispersas, poco concentradas y de una gran extensión. Sólo se empiezan a concentrar en los alrededores del propio núcleo entre el río y la autovía A-4.
- Encuadre H: se observan distintos fenómenos más o menos organizados de ocupación dispersa del suelo, en pequeñas porciones de terreno en torno a la constelación de núcleos urbanos que forman Pedro Abad, El Carpio y Maruanas. En un caso son parcelas de reparto de suelo para agricultura familiar y en otros se trata de un loteo.

4.8 Regadíos e infraestructuras del agua

Es conocida la variabilidad estacional e histórica del cauce del Guadalquivir, teniéndose constancia de múltiples crecidas que provocaron inundaciones en casi todos los periodos históricos. Con la posterior construcción de presas, el incremento de la superficie de regadío y el desarrollo de muros de protección en los entornos urbanos, se ha ido perdiendo esa consideración hacia el río Guadalquivir.

El viajero francés Poitou (1884), en su *Voyage en Espagne*, nos describe un paisaje, tras una inundación del Guadalquivir, que le decepciona, frente a la imagen que se había construido. Así:

«[...] Estamos en el valle del Guadalquivir: una vegetación nueva se extiende por todos lados; ya los álces levantan al borde del camino sus grandes hojas carnosas y armadas de dardos, y los nopales de formas bizarras aparecen en los campos entre las higueras [...] sigue el valle del Guadalquivir y debo decir que el Guadalquivir, río tortuoso, de aguas turbias y amarillentas, me ha parecido infinitamente menos poético que lo había soñado [...] A nuestra izquierda, pequeñas plantadas acá y allá de olivos; todavía en parte cubiertos por las últimas inundaciones del río [...]».

Voyage en Espagne, Poitou (1884, pp.62-63, 65-66)

La estructura hidrográfica, se materializa con una clara jerarquía del río Guadalquivir, que discurre por su vega con trazado meandriforme paralelo a la “fachada” de Sierra Morena. Se consideran aportaciones importantes, las de los siguientes cauces tributarios:

- Aguas arriba de Villafranca de Córdoba, el río Guadalmellato, cuyas aguas son contenidas en el embalse San Rafael de Navallana, construido en 1991 y destinado tanto al consumo humano como al regadío. Dicho embalse también deriva aguas al Canal del Guadalmellato, discurrendo este paralelo a la interface creada por la Vega y la Sierra. Este canal atraviesa Córdoba continuando hasta el pueblo de Almodóvar del Río, con una longitud de unos 40 kilómetros.
- Unos 2 kilómetros aguas abajo de la ciudad de Córdoba, a la altura del aeropuerto, desemboca el río Guadajoz.
- Un kilómetro aguas abajo de Almodóvar del Río, unen sus aguas el río Guadiato con el río de La Cabrilla y otros arroyos; sus aguas son almacenadas en el embalse de La Breña, construido en 1935 y destinado al uso agrícola.
- A la altura del pueblo de Hornachuelos desemboca el río Bembézar, albergando este una presa de derivación (presa Hornachuelos) construida en 1961 para alimentar los regadíos de la zona a través del Canal de Bembézar.
- Por último, está la encrucijada formada por la desembocadura del río Genil al Guadalquivir donde se encuentra ubicada la localidad de Palma del Río.

En origen, los regadíos se extienden por la zona de estudio, a ambos lados del Cauce, concentrándose los de titularidad privada en la margen Sur y los

mancomunados y de interés nacional, en la margen Norte (Consejería de Agricultura y Pesca, 1999).

Hoy, sin embargo, la extensión del regadío es prácticamente ubicua en ambas márgenes, sobre todo, a partir de Pedro Abad (Córdoba), ampliándose aún más aguas abajo de Posadas, donde actualmente dominan los cultivos arbóreos de frutales y cítricos (Naranjo Ramírez y Torres Márquez, 2008).

Desde Montoro hasta Almodóvar del Río la Vega, posee una anchura media de unos 5-8 kilómetros, a partir del cual se amplía hacia la Vega Baja del Guadalquivir en la provincia de Sevilla, observándose en este ámbito (Posadas, Hornachuelos, Peñaflor y Palma del Río) un considerable aumento de la superficie de regadío en ambas direcciones, Norte y Sur del cauce del río Guadalquivir.

Se ha pretendido enfatizar el Río como un ente dinámico, trazando sus Llanuras de Inundación en los distintos periodos de retorno ($T=5$ años, $T=10$ años, $T=25$ años, $T=50$ años, $T=100$ años y $T=500$ años), así como el Dominio Público Hidráulico (DHP) y la Zona de Policía, que delimitan diferentes ámbitos legales, temporales y accidentales de los que el Río puede ser partícipe.

Figura 4.18: Inundaciones de diciembre de 2010.
 Autor: Rafael Tena Risquez.
 Fuente: Página web cordoba desde el cielo, a través de <https://plus.google.com/photos/102495097034033111561/albums/5548448965928794497/5548451004282620578?banner=pwa&authkey=CLW35s7hi5aKPQ&pid=5548451004282620578&oid=102495097034033111561>, accedido en 2013.



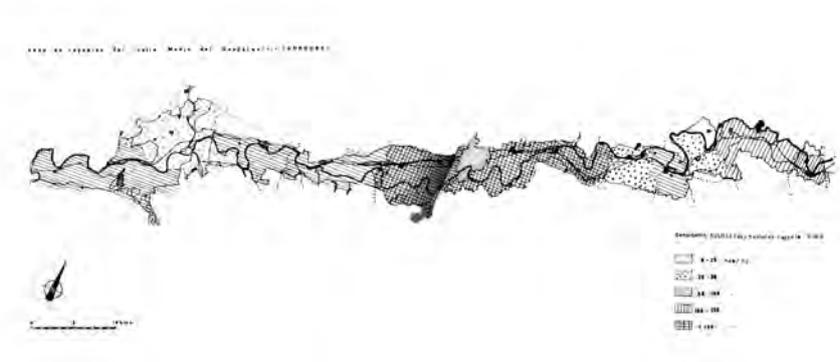
Este ámbito de la investigación, corresponde principalmente, con los tres grandes Sistemas del Ciclo Integral del Agua de la franja central de la provincia de Córdoba, cuyos nombres son: Zona Oriental de Córdoba, Córdoba y Medio del Guadalquivir.

“Regadío y uso agrario. La demanda de agua para uso agrario incluye el regadío en agricultura, la demanda forestal y los usos ganaderos. En la actualidad, existen 883.083 hectáreas transformadas en regadío en la cuenca del Guadalquivir, de las cuales se riegan 845.986 ha. El principal cultivo de la cuenca del Guadalquivir, el olivar, tiene una dotación neta media de unos 1.500 m³/ha.año, frente a los 10.400

4.8. Regadíos e infraestructuras del agua

Figura 4.19: Zona de regadíos del Valle Medio del Guadalquivir, Córdoba.

Fuente: Cabrera de la Colina (1990), a partir de las Cartillas de Agricultor (C.A.L.).



m³/ha.año que presenta el cultivo el arroz. La dotación neta media del ámbito de la CHG, con los cultivos y superficies mencionados, se sitúa en 2.906 m³/ha.año”, Fig.. <http://www.chguadalquivir.es/opencms/porta1chg/laDemarcacion/guadalquivir/laGestionAgua/usosAgua/#apartado4>

4.9 Cartografía «El espacio del agua»

En esta cartografía (fig.4.21) se han pretendido representar los ámbitos del agua de este territorio, a partir de la concepción de la misma como un ente dinámico, fluido que recorre una serie de canales y tuberías y que se extiende a lo largo del terreno que humidifica. Pretende representar un territorio en permanente cambio y los lugares de mayor riqueza y fertilidad asociados a la presencia del agua.

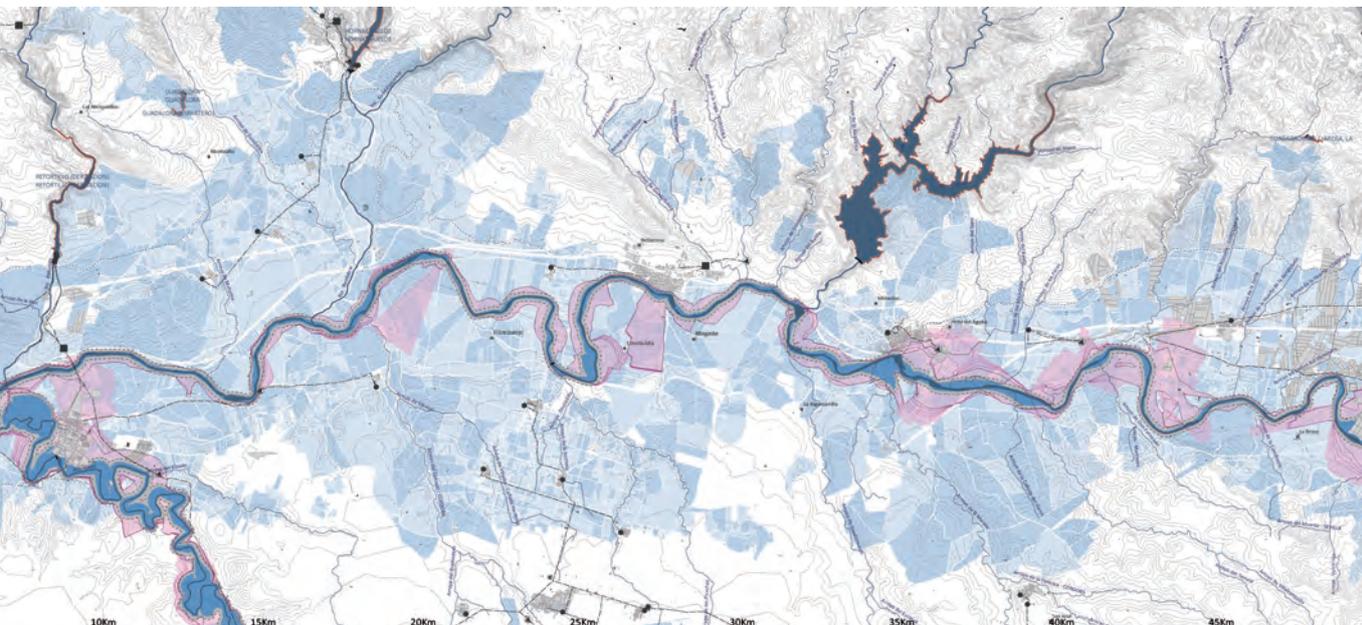
Se pueden observar las zonas de regadío, las llanuras de inundación asociadas al cauce del Guadalquivir y el cambio que se produce en la geometría del río al considerar estos perímetros de inundación y de temporalidad. También el tratamiento y la gestión del agua, su depósito a través de las infraestructuras, del sistema de pantanos. La mayoría de ellos, aguas arriba, se sitúan en las cuencas de los ríos tributarios que vienen desde Sierra Morena, como el de San Rafael de Navallana sobre el río Guadalme llato; el de la Breña, el de Bembézar y el Retortillo, como más importantes. Hay que decir que hay varias represas y saltos de agua en el mismo cauce del Guadalquivir como son la de El Carpio, Villafranca, y Palma del Río, este último es la presa de derivación hacia el “canal de los presos”.

De alguna manera también están los ciclos del agua, de abastecimiento, almacenamiento, derivación, saneamiento y depuración del agua. Normalmente tienen una estructura que va desde estos pantanos discurriendo casi en horizontal hasta los núcleos urbanos, y de ahí hasta las bases depuradoras que vuelven a lanzar el agua al mismo cauce del Guadalquivir, con lo cual no son ciclos totalmente cerrados, sino de carácter lineal, en la mayoría de los casos. El más importante es el de Córdoba y pedanías, desde el pantano de San Rafael de Navallana hasta las proximidades de Encinarejo y Villarrubia de las Cuevas, donde está la base depuradora de Córdoba, que vierte directamente al río, tras el proceso de depuración.

También es interesante observar los canales de riego que discurren por las horizontales topográficas, justo a los pies de Sierra Morena, para poner en regadío la zona del Valle Medio. Son fundamentalmente los canales: el del Guadalme llato, que va desde San Rafael de Navallana hasta prácticamente el pantano de la Breña, los canales de la margen derecha e izquierda del Bembézar.

En cuanto al regadío se puede observar su extensión en las últimas dé-

Figura 4.21: Cartografía *El espacio del agua*.
Fuente: Elaboración propia a partir de del MTA-100.000 y el Mapa de Aprovechamientos de la Junta de Andalucía y la cartografía de Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.



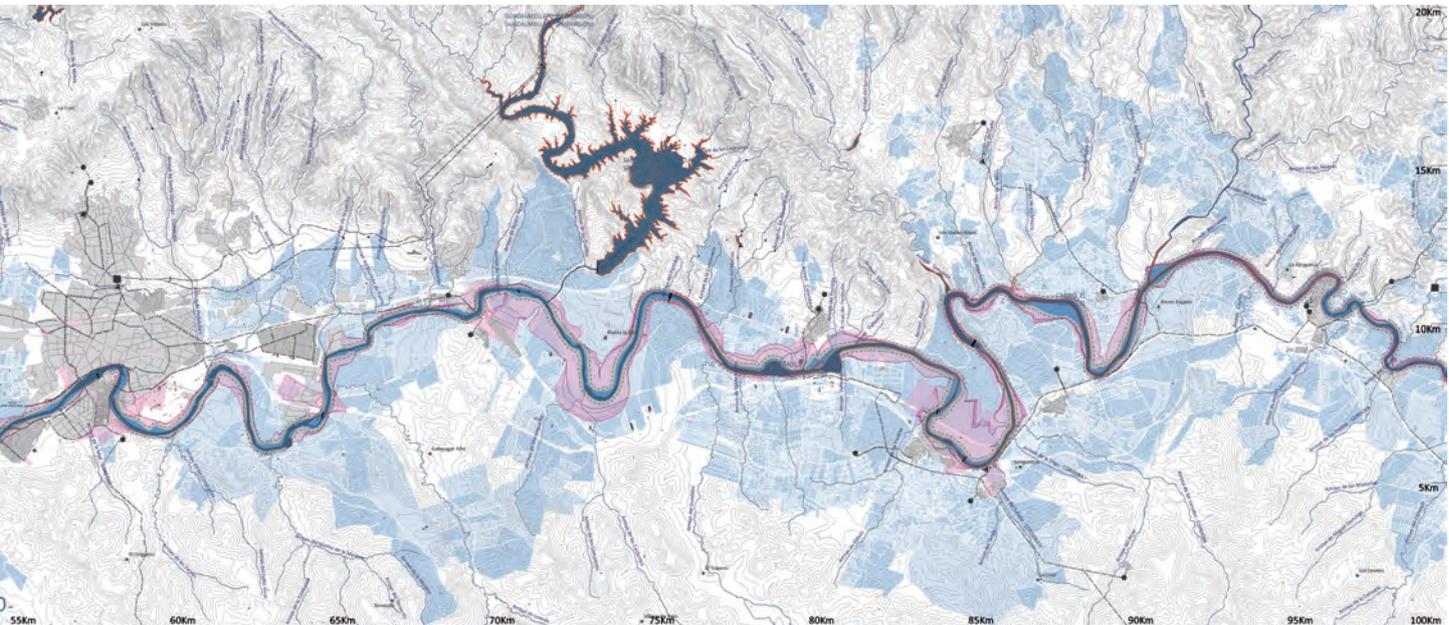
cadras, que ya no se ciñe exclusivamente a los espacios de vega en torno al Guadalquivir, sino que se ha ido extendiendo a las zonas de Campiña y serranías baja, como se puede observar en los extremos del ámbito de estudio. En concreto en las zonas de Hornachuelos, Montoro y El Carpio.

La cartografía se ha realizado utilizando:

- el mapa topográfico MT a escala 1/100.000 de la Junta de Andalucía.
- los mapas de regadíos de la antigua Consejería de Andalucía
- el estudio de llanuras de inundación de Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.
- se ha delimitado la zona de policía vinculada al cauce principal del Guadalquivir (puede observarse en punteado negro, ubicados los puentes, los ciclos de abastecimiento y saneamiento principales en el territorio, así como saltos, represas y demás articularios vinculados al agua tanto para el uso de boca como para regadíos.
- se han ubicado toda la red de arroyos y escorrentías de la cartografía Confederación Hidrográfica del Guadalquivir que tiene más detalle que el topográfico mencionado.

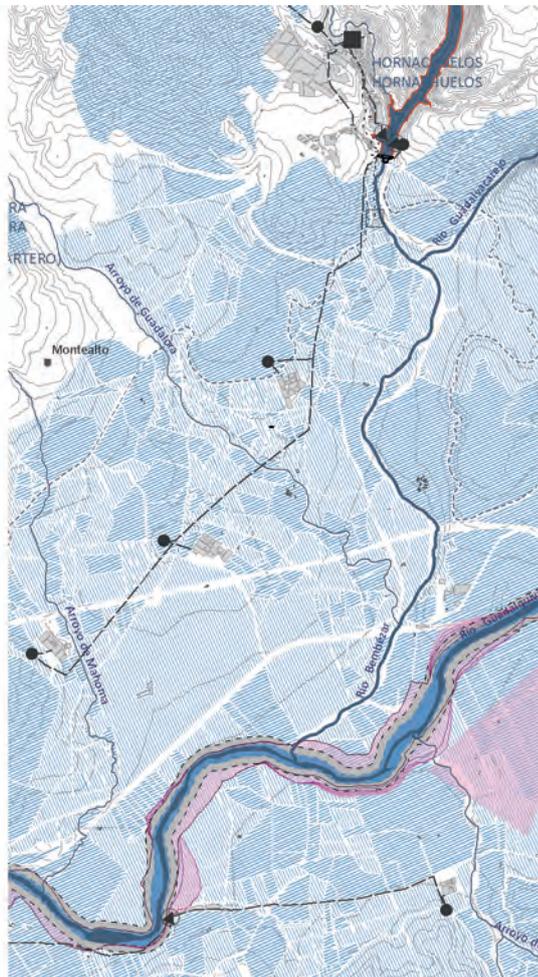
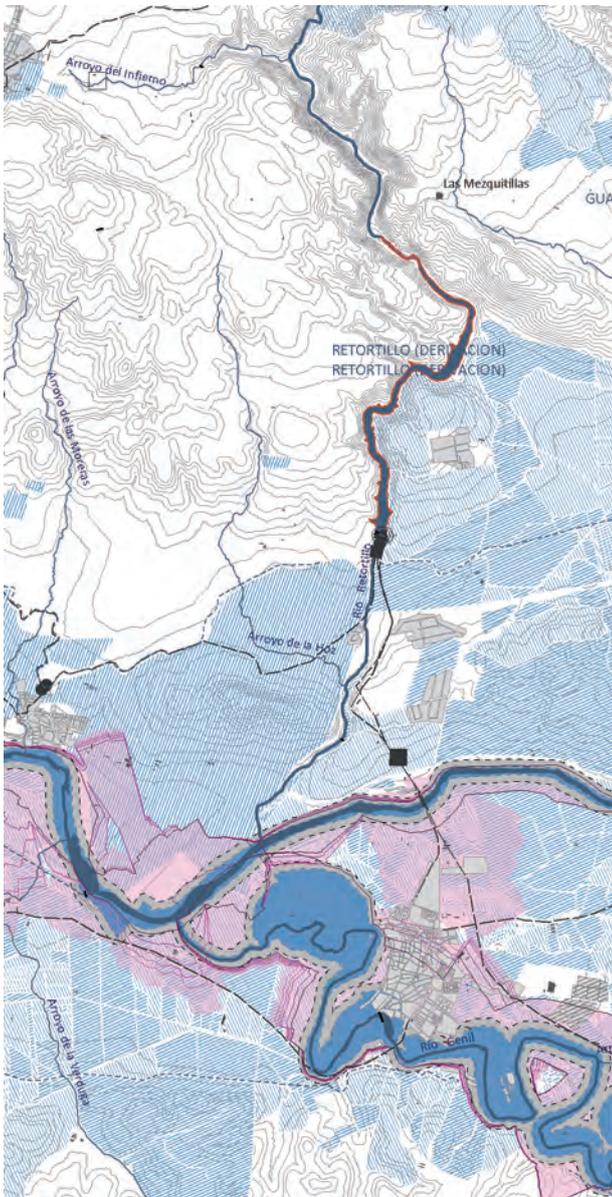
Se han seleccionado unos encuadres concretos (fig.4.22) para representar distintas escenas de este paisaje de regadío:

- Encuadre A: la gran llanura de inundación sobre la que se ubica toda la zona de Palma del Río, debido al encuentro del Genil con el Guadalquivir, y del descenso del río Retortillo desde la zona de Puebla de los Infantes. Se puede observar la gran extensión inundable que supone este espacio.
- Encuadre B: el regadío desde el pantano del río Gandézar, el pantano de Hornachuelos, y la distribución de agua por gravedad a través de los núcleos que están enganchados en dirección hacia el Guadalquivir desde el propio Hornachuelos, como las pedanías de Bembézar del Caudillo, Mesas del Guadalora, Céspedes, y el Carrascal hasta llegar al río, y como se ha ido poniendo en regadío toda esta zona de valle alto.



- Encuadre C: zona del pantano de la Breña, justo encima de Almodóvar del Río y se puede observar cómo se ensancha la gran llanura de inundación, precisamente por el cierre topográfico que supone este punto como se ha comentado anteriormente. Como se cierra el valle en este punto, donde hace tapón, de manera que cuando hay crecidas se inunda toda esa zona poniendo en riesgo los nuevos crecimientos que se producen ya fuera del promontorio donde se ubica el núcleo fundacional de Almodóvar. Se puede observar el canal del Guadalmellato llega justo hasta Almodóvar y como el pantano de la Breña, estando encima de Almodóvar participa del abastecimiento y la hidráulica que tiene aguas abajo. Estas llanuras también se ven aumentadas por la presencia de muchos arroyos que tanto en la campiña como en la vega desembocan justo en Almodóvar como son el arroyo de Majadales?????, el del Baidío, el del Sapo, el de las Cañadas del Gamo y el de la Marota.

Figura 4.22: El agua como dinamizadora territorial. Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía de la Mapa de Aprovechamientos de la Junta de Andalucía y la cartografía de urbanización Hidrográfica del Guadalquivir. La zona del meandro del aeropuerto, inundable en contraste con la zona del meandro de la derecha esta regada por el canal de Guadalmellato, aunque por los crecimientos y urbanizaciones han ido desapareciendo el número de parcelas que en la práctica utilizan el regadío para la agricultura. En la margen izquierda sí que hay un conjunto de huertas y de pequeñas vegas, las



4.10 El sistema de cultivos y los usos del suelo

La sección característica que se reproduce en casi todo el ámbito de estudio, permite contemplar tres paisajes como son: Sierra Morena, la Vega Media del Guadalquivir y la Campiña Cordobesa, así como sus interfases. El Río surca la Vega y se alimenta de continuos arroyos e importantes ríos, como el Guadajoz, Guadalquivir y el Genil. En la Campiña se desarrollan cultivos de secano y en la Vega, se tienen sistemas de cultivos en regadío intensivos que hacen de estas tierras terrenos muy productivos, siempre vinculados al cauce del Guadalquivir (Consejería de Agricultura y Pesca, 1999).

Del territorio metropolitano es claramente perceptible el proceso de expansión urbana y de intensificación de los flujos y relaciones supralocales, a la vez que, en otras zonas predomina claramente la vocación agrícola (Campiña y Vega) o forestal (Sierra), conformando territorios en los que difícilmente puede hablarse de las características propias de un espacio densamente urbanizado, pero sí afectado por flujos, usos y relaciones de carácter urbano o metropolitano.

De la época de Estrabón se sabe que (Geografía, III,2,1):

“Las tierras están cultivadas con gran esmero, tanto las ribereñas como las de sus breves islas. Además, para recreo de la vista, la región presenta arboledas y plantaciones de todas clases, admirablemente cuidadas”.

También afirma que (Geografía, III, 2, 6):

“se exporta de Turdetania mucho trigo, vino y aceite, no sólo en cantidad, sino también, muy bueno. Igualmente exporta cera, miel, pez, mucho kermes y almagre, que no es inferior al de la tierra de Sirope...”

Así mismo, continua hablando de la riqueza que supone las minas (Geografía, III, 2, 8):

“en ninguna parte del mundo se han encontrado hasta hoy ni oro, ni plata, ni cobre, ni hierro en tal cantidad y calidad”

Se han representado los tipos de aprovechamiento y usos del suelo, según familias²⁶ de usos agrícolas y forestales simplificados²⁷ para observar la graduación paisajística entre los usos agrícolas, ganaderos y forestales, a través de pastizales y pastizales mixtos, con arbolado conforme ascendemos hacia la meseta de los Pedroches desde la Vega.

Franqueando la línea fluvial, Córdoba presenta un paisaje típico de campiña agrícola, con suaves terrenos alomados.

Al Norte de la Ciudad, dada la cercanía de la Sierra y las altas temperaturas estivales, las antiguas residencias veraniegas y las urbanizaciones invaden el paisaje forestal (monte mediterráneo de encinas y alcornoques con tupido sotobosque de madroños, lentisco y cornicabra). Se presenta así, una cada vez más típica interfase, no exenta de peligros dada la difícil compatibilidad que presentan ambos componentes.

En la Vega, se suceden mosaicos de cultivos adecuados a las condiciones edáficas y climáticas: girasol, cereales de invierno y cultivos forrajeros. Este manejo agrícola de bajo porte va salpicándose de cultivos frutícolas como el

²⁶ Reinterpretación de las componentes clásicas del paisaje en distintos lugares del ámbito de estudio

²⁷ Simplificado a partir de los grupos usos del suelo CORINE. Fuente: Consejería de Medio Ambiente, Rural y Marino, Junta de Andalucía.

cerezo y el olivo. El olivar hace su aparición aguas arriba de Córdoba y se va extendiendo a la totalidad del ámbito, al aproximarse a la provincia de Jaén.

El paisaje visual del regadío, viene caracterizado por toda la trama de esta nueva agricultura que se instaura entre los años 1978 y 1985. El río Guadalquivir es el eje principal del mapa de regadío, en dirección SO-E, que conserva hasta Alcalá del Río, en la provincia de Sevilla. A lo largo del cauce describe un trazado meandriforme, unas veces encajado y otras de llanura fluvial. Son tres las grandes zonas regables según Cabrera de la Colina (1990): Comunidad de Regantes Guadalmellato, Comunidad de Regantes Bembézar y Comunidad de Regantes Genil, con una extensión total aproximada de 21.895 Ha.

Hay que tener en cuenta, en principio que, en cuanto al manejo agrícola, las buenas características físicas del Valle del Guadalquivir, las favorables condiciones climáticas, la presencia de riego y una estructura de las explotaciones agrícolas con un importante peso de las de mediana o gran dimensión y eficiente gestión empresarial, han hecho de esta unidad territorial una de las zonas agrícolas más ricas y productivas de España y con mayor potencial, en la que el sector agrario constituye un fuerte pilar de la actividad económica.

Todos estos indicadores, ponen de manifiesto, esa situación privilegiada del Valle del Guadalquivir. Ocupa el 9 % de la superficie total de Andalucía, pero concentra en su territorio más de la quinta parte de la población regional (Consejería de Agricultura y Pesca, 1999).



Figura 4.23: Perfil de las unidades geológicas asociadas al valle del Guadalquivir en su curso medio. Fuente: Naranjo Ramírez y Torres Márquez (2008)

Con una economía diversificada, tiene una tasa de actividad y de ocupación superior a la media, y un grado de ruralidad –medido por el peso de los ocupados agrarios sobre los ocupados totales– muy bajo. La población agraria se reparte entre un número elevado de trabajadores por cuenta ajena, pequeños agricultores en poblados de colonización y un número relativamente reducido de grandes y medianos propietarios.

Su agricultura tiene, en conjunto, una intensidad media, con un empleo de mano de obra (UTA por km²), equivalente a la media andaluza. Las tierras agrícolas, en explotaciones con una dimensión media en SAU (Superficie Agraria Útil) son superiores a la media y cuentan con una elevada proporción de tierras cultivables, tienen un muy alto valor catastral (Consejería de Agricultura y Pesca, 1999).

La dedicación de la gran mayoría de las explotaciones es agrícola, con una elevada participación de cultivos en regadío (en promedio, más del

50 % de la superficie total municipal y hasta el 80 % en algunos casos). Las principales orientaciones productivas son el regadío extensivo o semi-intensivo (maíz, girasol, algodón, remolacha, hortalizas, forrajes, etc.) y la fruticultura (cítricos y frutales de hueso). La dependencia de las ayudas, medida por la relación entre el monto de esas ayudas y la renta agraria, es baja, debido a la presencia de cultivos intensivos poco apoyados por la PAC y generadores de importantes rentas –melocotón, cítricos, espárragos– que compensan a las también importantes ayudas compensatorias recibidas por los cultivos herbáceos presentes en las alternativas de cultivo (Zambrana Pineda y Ríos Jiménez, 2006). Se trata de un paisaje agrario diversificado, con un elevado grado de ocupación del suelo, en el que los campos de algodón, cereales y girasol se alternan con plantaciones de frutales. Presenta, sin embargo, algunos problemas medioambientales. Los principales son la eliminación de los plásticos utilizados para el cultivo del algodón, el deterioro de la calidad del agua, así como su elevado consumo en los regadíos del valle.

Las campiñas constituyen así, una unidad territorial relativamente homogénea. Han registrado durante el último siglo un proceso de especialización, con el aumento de la superficie cultivada, el retroceso de la ganadería así como la generalización de una alternativa de cultivo basada en los cultivos herbáceos de secano (cereales-girasol).

La agricultura, de este modo, se constituye en uno de los principales recursos económicos para la mayor parte de los municipios de esta zona. Las tierras y el clima de la Campiña permiten la perfecta adaptación de las producciones de secano, principalmente cereal-girasol y olivo (gran parte de verdeo). Existe una tendencia muy marcada hacia el monocultivo de secano, aunque en los últimos años se ha producido un aumento importante de la superficie regada.

Por otro lado, la población campiñesa se concentra en importantes centros urbanos. Su población activa agraria es relativamente alta, presentando un porcentaje elevado de desempleados, debido a las escasas posibilidades de creación de empleo agrario y la escasa diversificación del tejido económico y la renta agraria por activo del sector es baja (Zambrana Pineda y Ríos Jiménez, 2006).

La aplicación de la Política Agrícola Comunitaria, supone para la mayoría de los agricultores de La Campiña, una importante inyección de recursos. Sin embargo, la seguridad que proporcionan las ayudas por superficie puede, en algunos casos, suponer un freno a la diversificación de cultivos y búsqueda empresarial de mayor productividad, desincentivando la mejora competitiva de la zona. Los indicadores de dependencia de las ayudas del sistema (relación entre las subvenciones percibidas y la Producción Final Agraria) indican un nivel de dependencia alta, pues cuando faltan o no llegan a tiempo, producen grandes problemas a los agricultores.

Los paisajes agrarios se caracterizan, así mismo, por su relativa monotonía y por la presencia de grandes extensiones sin masa forestal alguna. A continuación, vamos a hacer una detallada descripción de la situación actual de los grupos de cultivos más relevantes.

El olivar. Pese a que el sistema productivo del olivar se encuentra asenta-

do en la Subbética, el estímulo de la situación favorable por la que atraviesa el cultivo desde 1986, hace que este cultivo tienda a extenderse, ocupando cada vez más parte de las tierras de la vega del Valle del Guadalquivir y conquistando tierras de campiña anteriormente dedicadas a los cultivos herbáceos.

Es importante, reseñar en este sentido, el uso de los recursos agrícolas en el Valle del Guadalquivir, el tipo de manejo tradicional, con fuerte dependencia de la mano de obra humana –los jornaleros– y el uso de la tracción animal, fue relevado en el periodo denominado Revolución Verde de los años cincuenta, por otro, basado en el uso masivo de *inputs* externos –maquinaria, fertilizantes, pesticidas y semillas estériles de alto rendimiento– y asistencia técnica.

Se constata, por otro lado, que la introducción de la maquinaria generó un éxodo rural hacia Córdoba y otras ciudades del resto de España; así mismo, el incremento de la productividad, dio como fruto, una disminución en los precios de los productos y no un aumento de la renta de los trabajadores. Actualmente, se cultivan en la Campiña extensas zonas de productos subvencionados.

Además, con la futura desaparición de las ayudas a la producción, el escenario que se abre es incierto, pero a la vez sugerente. Muchos de los terrenos se abandonarán, como está sucediendo en la actualidad con los no subvencionados, y habrá que gestionar su reconversión a terreno forestal. Otros, los más aptos por sus condiciones agrológicas, podrán ser objeto de un manejo distinto y quizá más coherente con las necesidades y circunstancias actuales (Fernández Durán, 2002).

Hay que tener en cuenta también, que la agricultura no sólo depende de costosos factores como el combustible para la maquinaria y la fabricación de fertilizantes. A estos gastos, hay que añadirle las necesarias para el transporte, almacenaje, procesado, embalado y preparación de los alimentos. Pensar en circuitos cortos de producción ecológica, menos vinculados al actual sistema agroalimentario, parece cada vez, una idea menos descabellada, además de ser una esperanzadora alternativa pues se resolverían muchos de los graves problemas ecológicos que afectan a este gran Valle: erosión, contaminación por nitratos, pérdida de biodiversidad o baja calidad del agua, entre otros.

4.11 Cartografía «La agrociedad»

La cartografía agrociedad (fig.4.24) pretende enfocar el territorio hacia una representación que evidencia los límites del paisaje actual hacia los del "paisaje clásico", entendiendo el territorio como un paisaje de límites fuertes entre lo urbano, lo rural, y lo natural. De esta manera, los desarrollos híbridos contemporáneos y el resto de fenómenos post urbanos del hinterland, se han vinculado al territorio, como ámbitos de lo rural, y la pequeña producción de subsistencia en el intento de devolver a este entorno un enfoque más contrastado de las componentes del paisaje para poder valorar luego las zonas que puedan ser de mayor consideración paisajística. Se recuerda el carácter que debió tener la aglomeración urbana cordobesa durante el Califato Omeya, con grandes extensiones periurbanas destinadas a huerta, vivienda rural y las almunias, como grandes propiedades productivas y de ocio de la aristocracia, probablemente heredadas de las villas romanas.

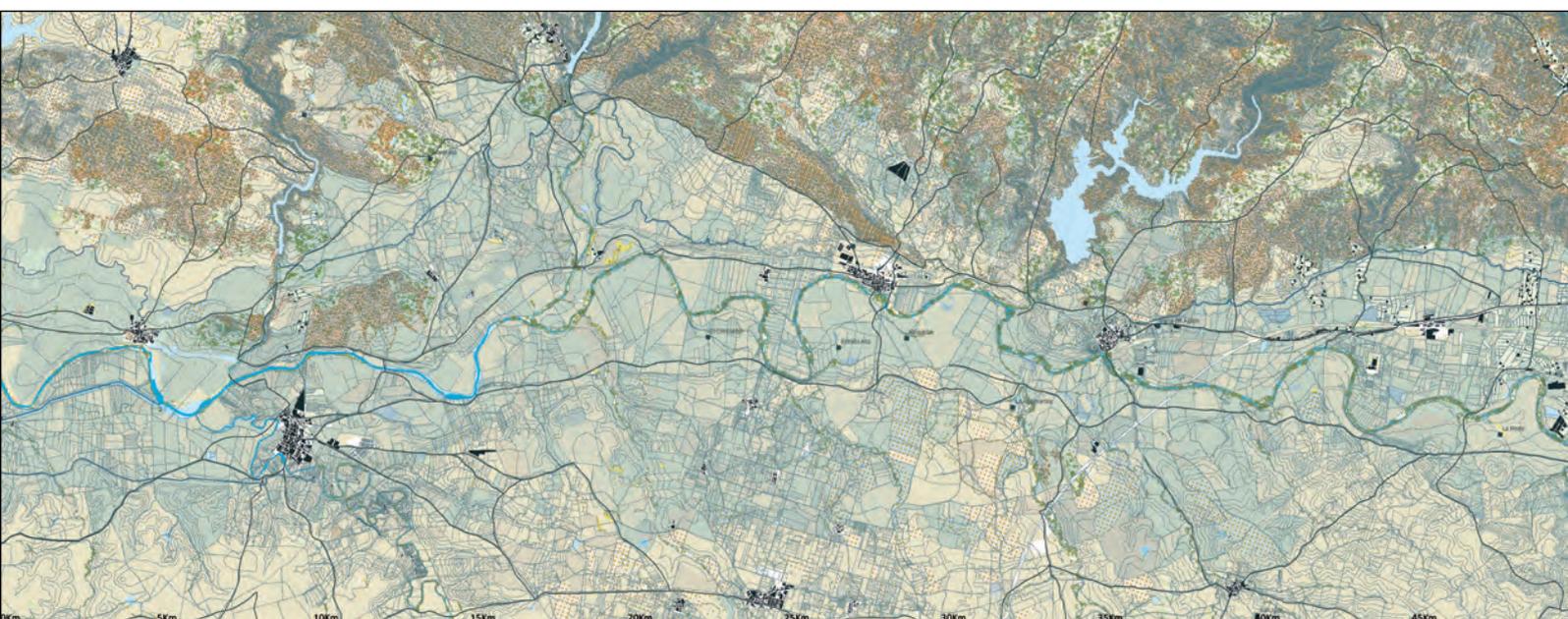
La cartografía se ha realizado utilizando los trazados del modelo MTA 100.000 digital vectorial de la Junta de Andalucía, junto al mapa de usos del suelo, y se han distinguido varios tipos de cultivo, con la diferenciación entre leñosos y herbáceos, a los que se ha superpuesto con un tono más azulado los ámbitos de regadío. Posteriormente, una serie de terrenos de transición con matorral y arbolado disperso, mezclado con algún tipo de cultivo o utilización por parte del hombre, y finalmente las zonas más arboladas y de bosque, principalmente, encinar y pinar.

El sistema de caminos está en conjunción con estas lógicas clásicas del paisaje. Se ha utilizado la red de las vías pecuarias que unen directamente unos núcleos con otros tratándose de la red de caminos más optimizada a nivel comarcal. Se pueden observar en sus distintas gradaciones y niveles de jerarquía: la cañada real, la colada, el cordel, la vereda y la vía pecuaria.

Se le ha dado más fuerza a los núcleos compactos y a su callejero y se han diluido en el ambiente rural los ámbitos de crecimiento disperso, tanto residencial como industrial propios de la contemporaneidad, para reivindicar así la necesidad de un posicionamiento frente a la función que deben ir asumiendo estos entornos indefinidos con respecto al paisaje o el entorno en el que se circunscriben. Con este tratamiento intermedio se propone un

Figura 4.24: Cartografía *La agrociedad*.

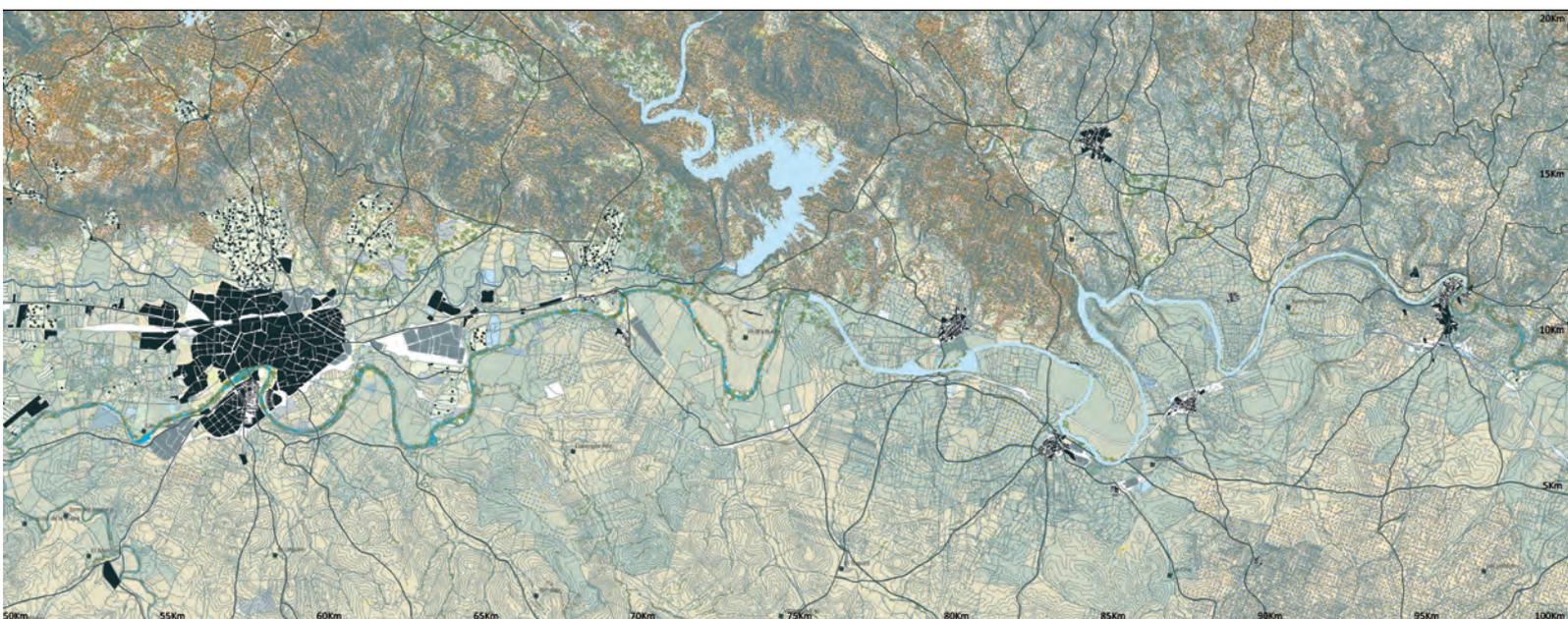
Fuente: Elaboración propia a partir de la simplificación del Mapa de Usos del Suelo CO-RINE, mapa de la red de vías pecuarias y el MTA-100.000 de la Junta de Andalucía.



primer paso hacia la reorientación de la función que puedan tener en el área metropolitana.

En cuanto a los detalles presentados (fig.4.25):

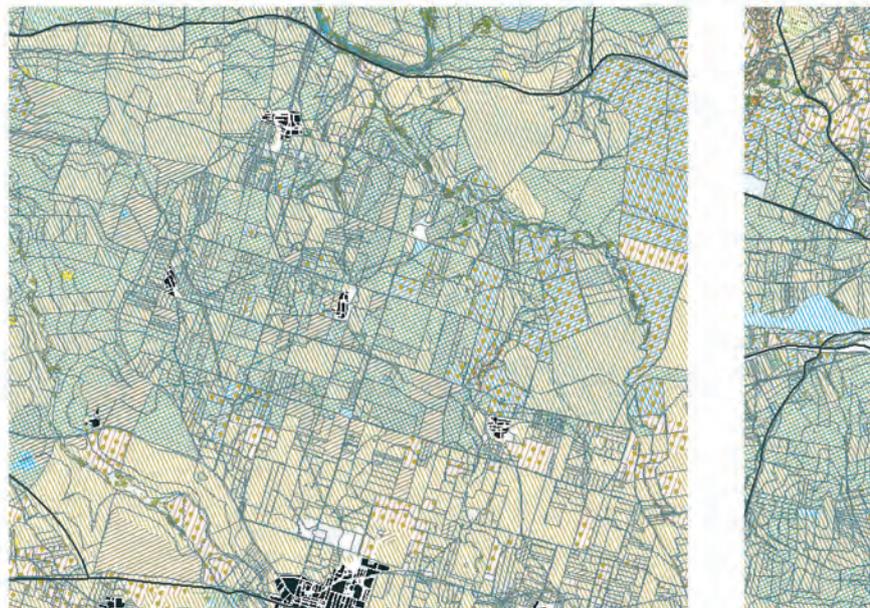
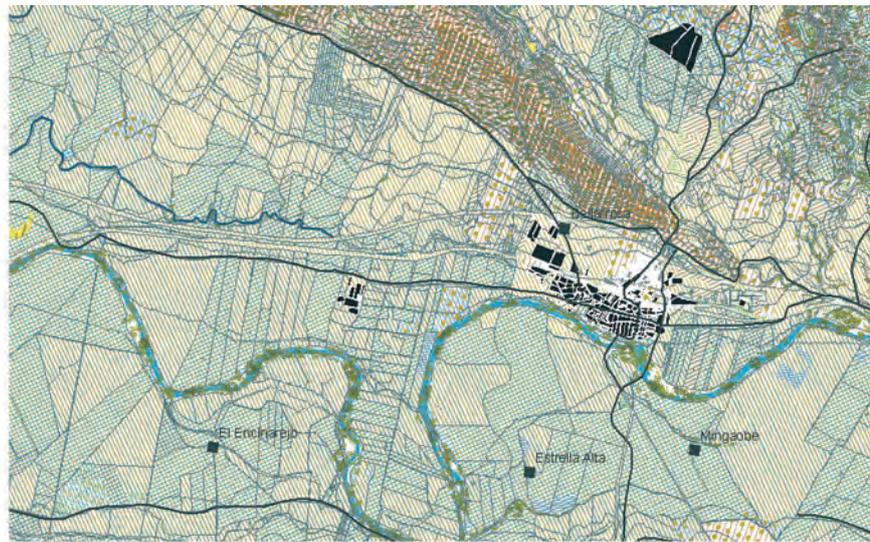
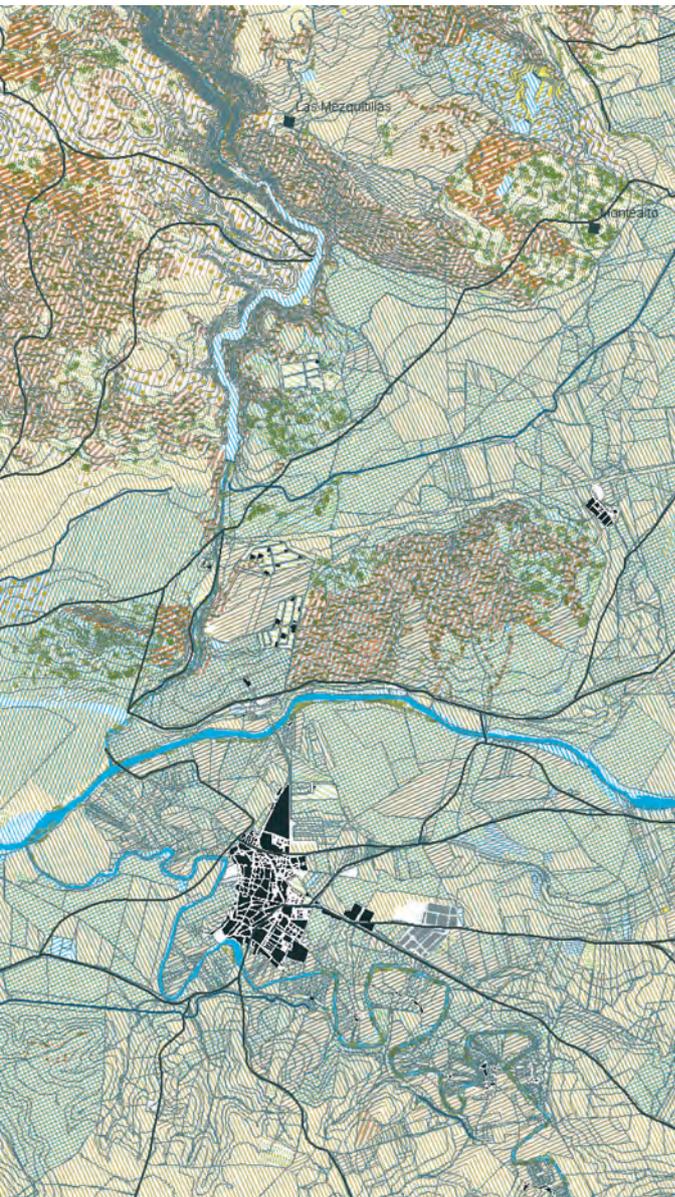
- Encuadre A: la zona de Palma del Río, como un conjunto de mosaicos del paisaje, una mezcla de zonas topográficas con vegas que se entrecruzan y las zonas de regadío y las zonas inundables en la confluencia de los dos ríos otorgan uno de los mosaicos más diversos del paisaje del ámbito de estudio.
- Encuadre B: la zona de Fuentepalmera con todas sus pedanías circunscritas a su alrededor y todo el sistema de huertas de reparto de las familias que ahí habitan.
- Encuadre C: entorno de Posadas y Almodóvar del Río. Es una zona en la que la topografía serrana acerca sus estribaciones muy agudas y diagonales hacia el mismo cauce del Guadalquivir, permitiendo unos asentamientos extremos de los núcleos justo al borde del río. Uno sobre un promontorio, como es el caso de Almodóvar del Río, y el otro como zona de paso, al ser un núcleo ya posterior del Renacimiento, Posadas, una zona de posta, justo en un cierre entre la topografía y el río a su paso por el camino de Sevilla en la margen derecha. Un lugar de control y de paso obligado. Se observa como la agricultura y el regadío se suceden principalmente en la margen izquierda del Guadalquivir, como ya se comentaba en la apertura del valle en la margen izquierda, a partir de Almodóvar, y como algunos de los cortijos claramente ubicados en el centro de los meandros cóncavos a la Campiña se ubican allí; Mingaove, Estrella Alta y el Encinarejo. ??????
- Encuadre D: en el extremo oriental del ámbito de estudio. Se observa el sistema de huertas entrecruzados con los meandros y con toda la red de caminos que configuran el histórico emplazamiento de Villafranca, El Carpio y Pedro Abad. Como todo un conjunto que rodea la estructura meandriforme extrema que se sucede en este ámbito por la penetración de estribaciones serranas, que fuerzan el desvío del cauce. El terreno en estos alrededores está muy fracturado y fragmentado.
- Encuadre E: zona de Montoro. Distingue claramente dos ámbitos, el serrano muy vinculado al olivo y posteriormente al encinar; y la zona de



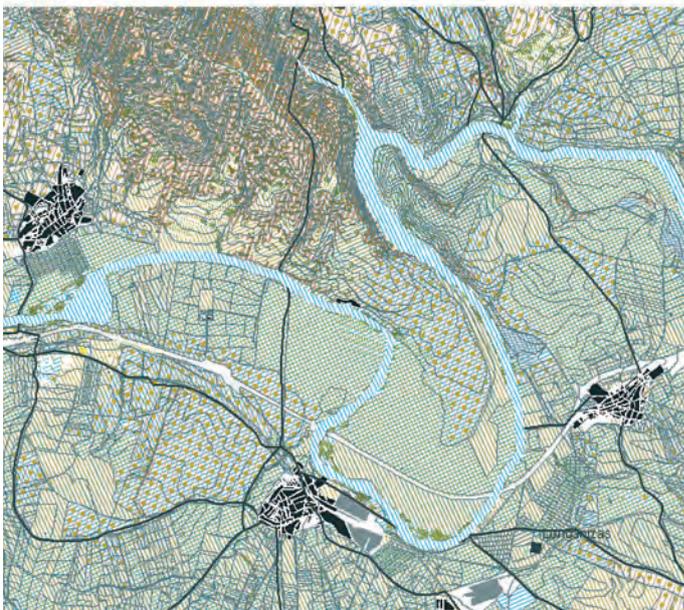
Campiña, en un primer momento de huertas y luego pasan, cuando las ondulaciones campiñesas se acrecientan, de nuevo al olivo. Con lo cual, Montoro está totalmente rodeado de olivos.

Figura 4.25: Límites e interfases del paisaje.

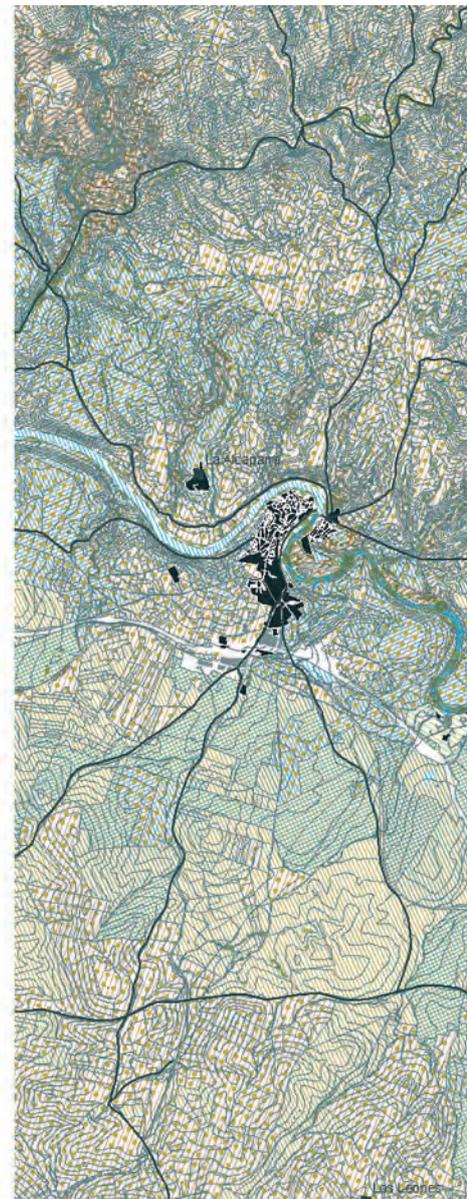
Fuente: Elaboración propia a partir de la simplificación del Mapa de Usos del Suelo CO-RINE, mapa de la red de vías pecuarias y el MTA-100.000 de la Junta de Andalucía.



4.11. Cartografía «La agrociedad»



- PARCELAS CATASTRALES EN REGADIO
- CAUCES FLUVIALES
- CULTIVOS ABANDONADOS
- CULTIVOS HERBACEOS
- CULTIVOS HERBACEOS CON ENCINAS Y OTRAS QUERCINIAS
- CULTIVOS LEÑOSOS
- CULTIVOS MIXTOS HERBACEOS, LEÑOSOS Y NATURALES
- CULTIVOS MIXTOS HERBACEOS Y LEÑOSAS
- ENCINARES Y OTRAS MASAS DE QUERCINEAS
- EUCALIPTALES
- MASAS DE AGUA
- MATORRAL DENSO
- MATORRAL DENSO CON ENCINEAS Y OTRAS QUERCINEAS
- MATORRAL DENSO CON EUCALIPTOS
- MATORRAL DENSO CON OTRAS ESPECIES ARBOREAS
- MATORRAL DENSO CON PINOS
- MATORRAL DISPERSOS
- MATORRAL DISPERSOS CON ENCINAS Y OTRAS QUERCINEAS
- MATORRAL DISPERSOS CON EUCALIPTOS
- MATORRAL DISPERSOS CON OTRAS ESPECIES ARBOREAS
- MATORRAL DISPERSOS CON PINOS
- OLIVAR
- OTRAS MASAS ARBOREAS
- PASTIZAL
- PASTIZAL CON ENCINA Y OTRAS QUERCINEAS
- PASTIZAL CON EUCALIPTOS
- PASTIZAL CON OTRAS ESPECIES ARBOREAS
- PASTIZAL CON PINOS
- PINARES
- SUELO DESNUDO
- TALAS O REPOBLACIONES
- URBANIZACIONES AGRICOLAS RESIDENCIALES
- URBANIZACIONES RESIDENCIALES
- VEGETACION RIPARIA
- ZONAS CON RESIDUOS
- ZONAS DESDUNAS POR ROTURACION
- ZONAS INCENDIADAS
- ZONAS VERDES URBANAS
- PARCELARIO RUSTICO CATASTRAL
- MANZANAS URBANAS
- MANZANAS INDUSTRIALES
- PARCELAS CON RESIDENCIA AGRICOLA
- RESIDENCIAL RURURBANO
- ACEQUIA
- CORTUOS Y HACIENDAS
- CARRIL
- CAÑADA
- CAÑADA REAL
- COLADA
- CORDEL
- VEREDA
- VIA PECUARIA
- EMBALSES DE LA CHG



4.12 Cartografía «Dinámicas de Centralidad»

La cartografía dinámicas de centralidad (fig.4.26) selecciona elementos del paisaje con aspiraciones a desempeñar funciones cohesivas y potenciadoras metropolitano y regional en el ámbito de estudio, con el objeto de que el Guadalquivir sea el elemento de centralidad en torno a este nuevo sistema de relación.

En primer lugar se reivindica un espacio asociado al Guadalquivir, representado por su zona de policía, en la que pensamos que el río debe tener su espacio, y no debe estar ocupado por ningún tipo de actividad que sea incompatible con su natural funcionamiento.

Otro elemento importante son las faldas de Sierra Morena, auténtico alzado que vamos a tener en cualquier perspectiva hacia el Norte, se va a tener, y por lo tanto es importante cuidar ese alzado, buscar esos ritmos y limitar al máximo la ocupación del suelo en estos lugares que ya están bastante ocupados por el fenómeno del crecimiento disperso e informal

Hacia el otro lado, la campiña, también forma parte de muchas de las perspectivas que se tienen desde el Norte hacia el Sur del valle. Y finalmente el propio valle, que actualmente, y sobre todo en torno a los tres polos descritos -Córdoba, Montoro y Palma del Río- se producen una serie de fragmentos o teselas, que albergan diferentes tipos de procesos suburbanos; desde una agricultura extensiva, a otra agricultura minimalista, huertos familiares, ocupación dispersa, núcleos compactos aislados, y distintos fenómenos agro-industriales, distribuidos aleatoriamente por el paisaje aunque siempre muy vinculados a la red de carreteras comarcales que discurren paralelas al Guadalquivir.

En este sentido, se observa como este paisaje está fuertemente direccionado. La misma vega, está delimitada por la topografía campiñesa y serrana, con ese valle encerrado por esas dos orografías discurre paralelo al Guadalquivir. A las infraestructuras comarcales se le han superpuesto las de alta capacidad, más recientes que, capaces de atravesar cualquier elemento físico que se encuentran a su paso, han impermeabilizado las relaciones Norte-Sur entre el ámbito de Sierra Morena y el Río, aunque no tanto desde el Río a la Campiña, por la orilla izquierda. Los únicos elementos que en la actualidad permiten cierta continuidad en esta dirección cardinal, son los trazados de los arroyos tributarios del Guadalquivir, que desde la Sierra van a desembocar en el Guadalquivir.

En la cartografía se ha querido representar de una manera más sólida y compacta, todo el fenómeno de la dispersión junto al resto de teselas que se suceden, para permitir entrever las potenciales agregaciones de unas y otras, vinculándose los arroyos, que han sido representados con la dimensión y la sección dada por la zona de policía, garantizándolos este rango espacial.

Para representar el potencial que tienen estos arroyos de convertirse en los elementos agregadores de las distintas teselas que les permitan el desarrollo de actividades locales y su correspondiente significación espacial. Si a esto se le añade la presencia del ferrocarril en la dirección E-O, y las carreteras de Almodóvar del Río, Posadas, Palma de Río y Fuente Palmera,

en ambas orillas y siempre paralelas al Guadalquivir tenemos que los movimientos E-O podrían estar más asociados al desplazamiento regional y metropolitano que, ayudados por las centralidades metropolitanas, podrían estar potenciadas por las paradas de tren, que serían las encargadas de centrar cada uno de los nuevos conjuntos ahora segregados de fenómenos periurbanos. Los arroyos podrían ser esas Regent Streets, que van uniendo fenómenos locales en la dirección Norte-Sur, ahora impedida por el paso de las infraestructuras comarcales y territoriales.

A partir de aquí, se necesitarían nuevas arquitecturas, que favorecieran cierta densidad o masa crítica, así como la necesidad de nuevos elementos simbólicos que caractericen localmente cada uno de estos fragmentos asociados. Por un lado, se hace necesario plantear la posibilidad de ciertas ocupaciones en la orilla izquierda, en la zona de Campiña, que deberían ser muy localizadas debido a la gran fertilidad que tiene este lugar, y la existencia de suelos que dificultan la edificación. Una de las soluciones que se entrevé de las nuevas configuraciones del suelo contradicen la versión del catastro, de los regadíos y de los usos del suelo en las distintas cartografías, son unas estructuras de parcelario más fragmentado y normalmente muy vinculado a parcelaciones y fenómenos de ocupación de suelo informal, que podían ser huertas urbanas o pequeños huertos para el abastecimiento urbano. Entre estos se observan otros espacios de mayores dimensiones, que podrían estar vinculados a una agricultura más productiva, orientados a su distribución por los canales habituales.

En la elaboración de esta cartografía se ha utilizado:

- Planimetría del MTA 100.000 digital vectorial
- Mapa de usos del suelo, CORINE. (Junta de Andalucía, 2006).
- Mapa de cultivos y regadíos. (Junta de Andalucía).
- Delimitaciones hidráulicas y zonas de policía y el dominio público hidráulico. (CHG).

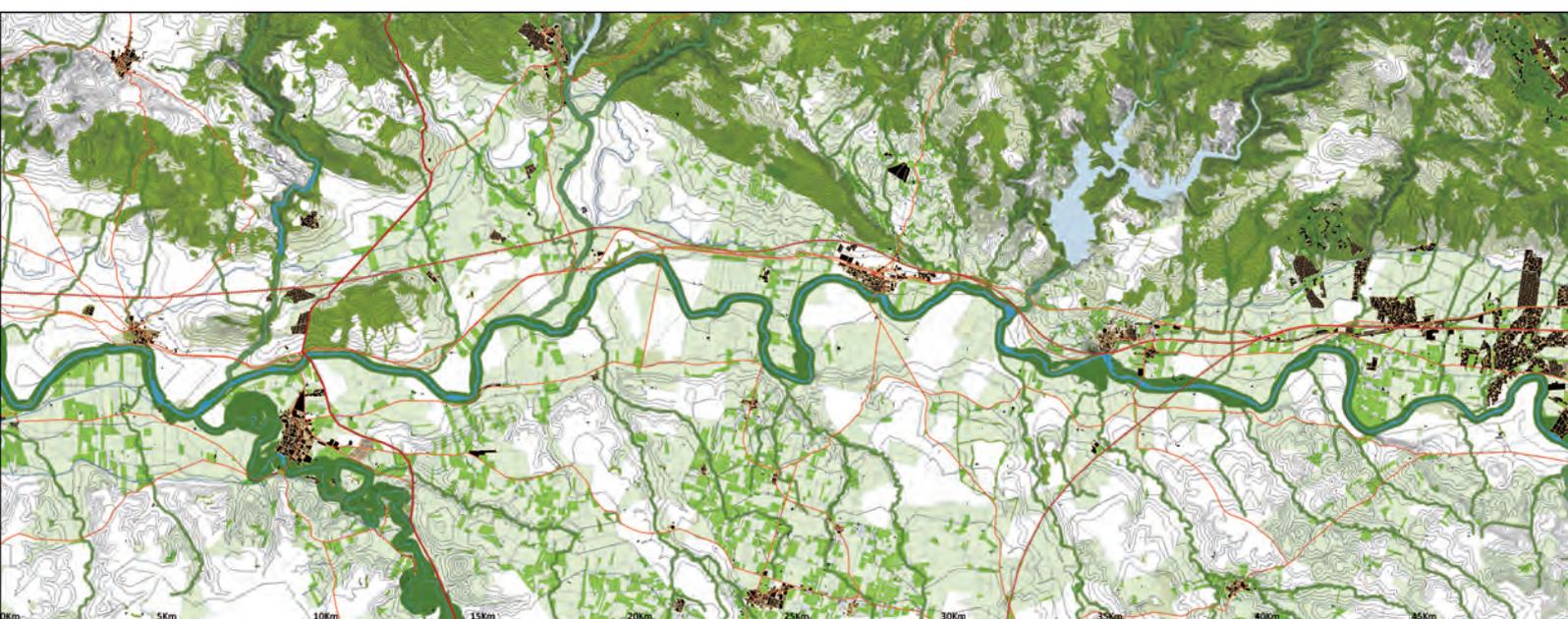
Se han seleccionado unos fragmentos (fig.4.27) en los que ocurren diferentes fenómenos que van marcando las distintas situaciones,:

- Encuadre A: Palma del Río. Un lugar comunicado, con alta riqueza y con un mosaico muy variado, muy fractalizado de parcelas. Casi toda la zona está puesta en regadío gracias a la presencia de los dos ríos y del pantano del Retortillo. Diferentes tamaños de parcelas, desde los asociados a las huertas familiares de organización dispersa hasta los de tamaño medio e incluso latifundio con grandes extensiones de naranjal que se cultivan allí. Al cruzar el río, la cadena de poblaciones, Dehesa de la Higuera, el Acebuchal, Dehesa Vieja, en dirección al pantano permiten todo un paisaje vertical que se ordenaría en la secuencia Genil, Palma del Río, las huertas de la ribera del Guadalquivir de tamaño medio, y cruce por el puente de piedra y el barrio de la estación de Palma del Río en la orilla derecha. A continuación, el ascenso, una cadena de poblaciones hasta el pantano desde el cual se tienen vistas de todo el valle.

- Encuadre B: Palma del Río con sus huertas y sus caminos ortogonales y rectilíneos que van hacia el meandro cerrado del Guadalquivir, fijado, que luego continua una estructuras de huertas media, y a continuación va ascendiendo lentamente hasta una estribación de Sierra Morena, por la cual discurren algunos caminos y veredas en un fuerte contraste entre cultivo y bosque que se produce, en una orientación diagonal hacia noroeste.
- Encuadre C: zona de Almodóvar del Río. Verdadera encrucijada en la confluencia por la presencia del pantano de la Breña, con el promontorio sobre la cual se asienta el castillo y la población de Almodóvar, toda la llanura de inundación de fértiles huertas y luego la confluencia de varios arroyos en esta zona.
- Encuadre D: cruce de caminos donde hay un estrechamiento del paso de las infraestructuras de alta capacidad y un cruce de caminos y desembocaduras de arroyos, seguidos de un conjunto de pedanías con sus crecimientos dispersos posteriores que han hecho una especie de ámbitos radiales que van a confluír en este punto de encuentro en el que se encierran las infraestructuras con uno de los meandros del Guadalquivir y en el que se ubica en una pequeña superficie de 5-6 núcleos pedáneos -El Injerto, Veredón, Los mochos, Encinarejo, Frailes y las Cuevas-, y a continuación el pueblo de Villarrubia, todo rodeado de una fuerte dispersión y de huertas de reducidas dimensiones. Lo que hace pensar en la posibilidad de que se trata de una zona muy central y de gran belleza paisajística alimentada por confluencia de los arroyos del Alamillo, Matalagartos y del lado de la orilla izquierda, en la Campiña, de Don Fernando.
- Encuadre E: uno de los de mayor concentración de teselas de crecimiento y desarrollo periurbano a distintas categorías, con distintos niveles de dispersión y de arraigo al territorio. Se trata de una de las zonas donde la vega tiene ya cierta distancia, en la orilla derecha entre las faldas de Sierra Morena y el cauce del Guadalquivir, atravesando distintos fragmentos entre la inflexión topográfica de la Sierra, la carretera de Palma del Río, entre la carretera y las vías del tren, las vías del tren y la carretera de Almodóvar y posteriormente, desde ahí hasta el cauce del Guadalquivir.

Figura 4.26: Cartografía Dinámicas de centralidad.

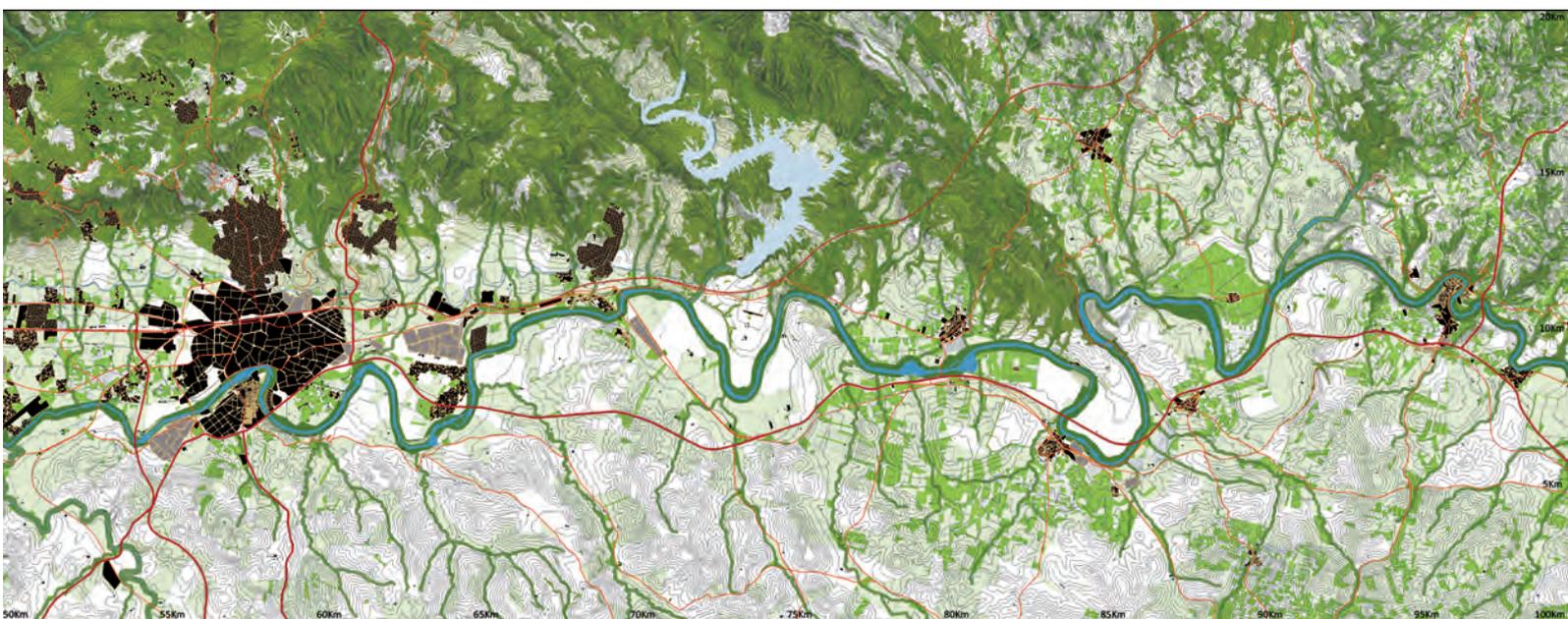
Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa de Usos del Suelo CORINE, MTA-100.000 y los Mapas de Regadío y Aprovechamientos de la Junta de Andalucía, así como la Cartografía Catastral Rústica de la Dirección General del Catastro.



4.12. Cartografía «Dinámicas de Centralidad»

vir. Todos estos lugares que actualmente funcionan independientemente forman un conglomerado de vivienda, industria y huertas por los que discurren varios arroyos como el de la Huerta y el de los Llanos del Mesonero. Este conjunto se derraman hacia ambos lados del meandro, izquierda y derecha, hasta llegar hasta la zona de la depuradora de aguas, y posteriormente hasta la zona del aeropuerto.

- Encuadre F: También es importante la zona de confluencia de los arroyos de Cantarranas y Valdegrajas, justo en el límite de Córdoba, que unen sus desembocaduras a los pies de Córdoba para confluir como uno solo en el cauce del Guadalquivir. Paralelamente al trazado del arroyo se ha construido la nueva Ronda de Poniente, que es el actual límite de la ciudad y de su planeamiento como ciudad compacta y estructurada. A la izquierda de esta autovía representa en color rojo oscuro, se pueden observar todos los agregados de vivienda de antiguos cortijos, rodeados de huertas,. Aquí se produce una reflexión interesante por el fuerte contraste de las zonas industriales que se ven arriba, las zonas dispersas, la presencia del río, el trazado de la fuerte infraestructura con sus accesos así como el paso del tren en diagonal que podría tener alguna función ya no tanto de comunicación territorial como de movimiento y proximidad metropolitana y comarcal.
- Encuadre G: El conjunto de teselas de la zona oriental de Córdoba, justo en el extremo del polígono industrial de Chinales, en la confluencia del arroyo de la Cuesta de la Lancha y el del Montón de Tierra. En esta zona se han producido una serie de agregados a uno y otro lado de la autovía de la Ronda Sur, y al otro lado del arroyo y del polígono. Es una zona también muy densa y con un potencial de futuro muy amplio, por la presencia no solo del polígono industrial, sino también de la ciudad universitaria de Rabanales y el parque tecnológico que van a ser unidos a la ciudad. Una de las grandes entidades urbanas, también muy fragmentada que podría tener un vínculo más potente y de mucha mayor calidad paisajística por el enclave en el que se ubican todos estos fenómenos independientes.
- Encuadre H: la zona de Alcolea. Se puede observar la gran urbanización que se desarrolla encima del núcleo compacto, mucho mayor que éste, y

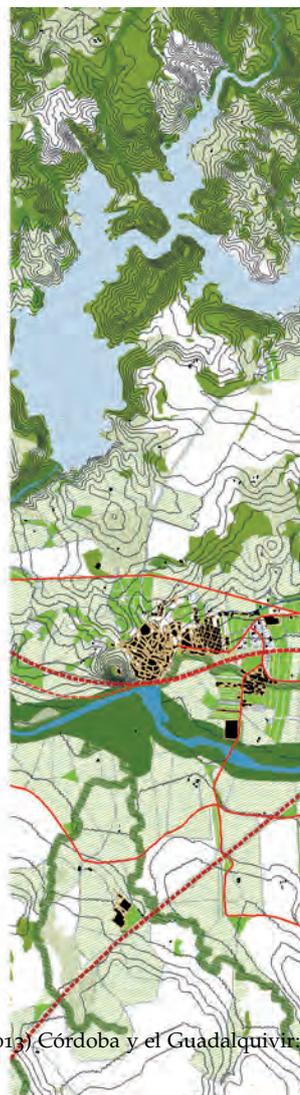


luego una zona de industria entre dos vías rectilíneas, que se entrecruzan. Se pueden ver las parcelas de regadío alargadas entre viarios, y radiales, hace de este paisaje un lugar con fuertes geometrías, trazadas que fugan hacia el horizonte, y algunas confluyen asumiendo distintas direcciones. Unas en dirección hacia Jaén, Cañete de las Torres, las zonas más de interior de la Campiña; otras en dirección hacia la Sierra, la subida de las urbanizaciones; y finalmente la forma en boomerang de la propia Alcolea adaptándose al sistema de caminos y al meandro del río. Son unos conjuntos a replantear paisajísticamente y a recentrar, gracias a la presencia de las infraestructuras y al nuevo papel que pueda tener el ferrocarril.

Figura 4.27: Entidades de agregación local en el paisaje metropolitano.

Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa de Usos del Suelo CORINE, MTA-100.000 y los Mapas de Regadío y Aprovechamientos de la Junta de Andalucía, así como la Cartografía Catastral Rústica de la Dirección General del Catastro.

- Encuadre I: el conjunto de localidades de El Carpio, Maruanas y Pedro Abad en torno a ese meandro, a los nuevos crecimientos, parcelas de vecinos y huertos solares, y la desembocadura de todos los arroyos campieñeses hacia ese meandro. Forman toda una estructura en arco, una especie de agrociedad, con unas distancias de aproximación entre unos núcleos y otros que se pueden acometer peatonalmente sin problemas, entre un extremo y otro, tratándose de un conjunto agrourbano que se recorrería linealmente paralelo al Guadalquivir frente a la mayoría de los que se han estudiado que serían más bien perpendiculares al mismos, y



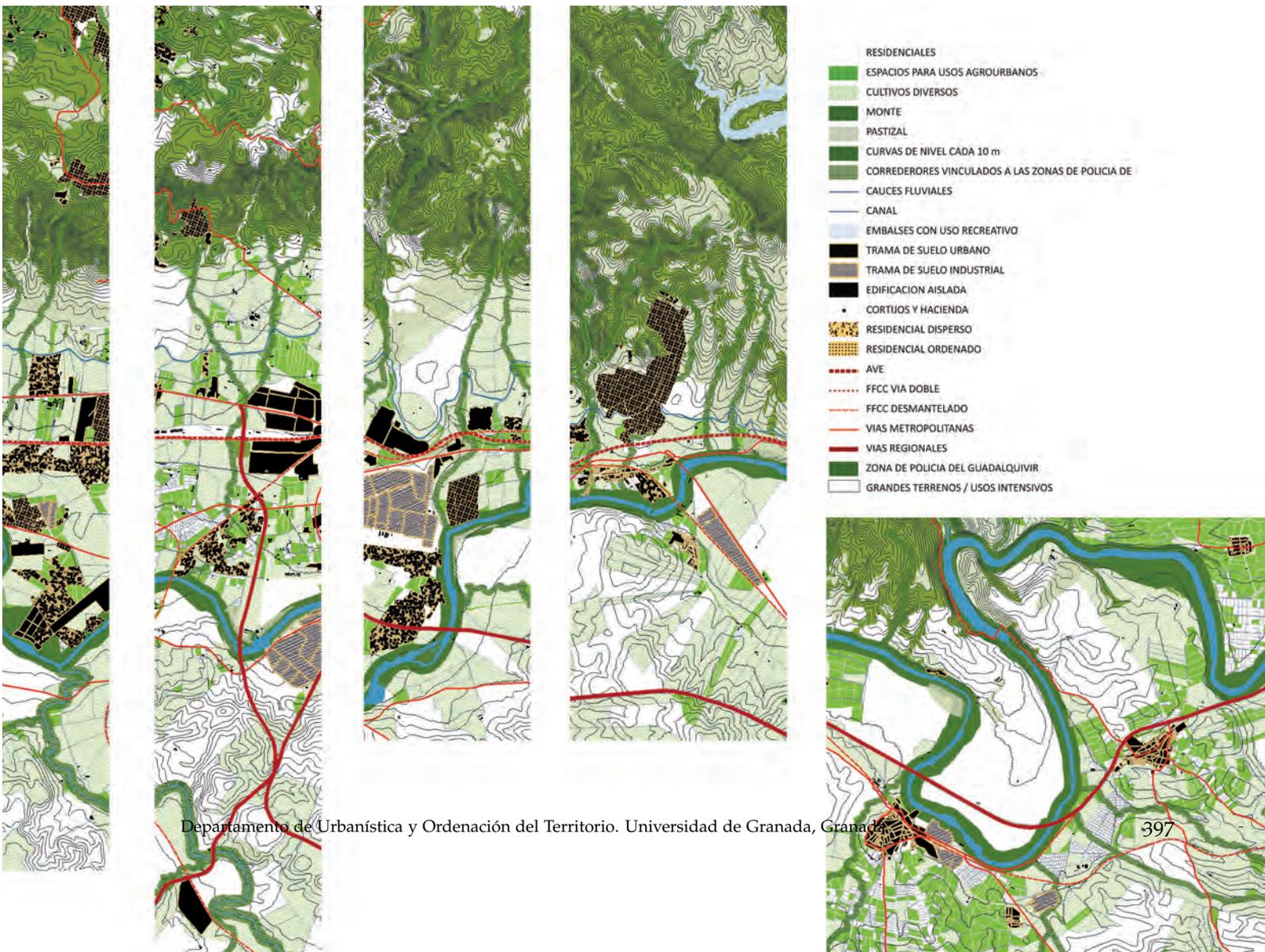
396

Osuna-Pérez, Fernando (2013). Córdoba y el Guadalquivir: permanencia y flujo (Tesis Doctoral)

25Km.

4.12. Cartografía «Dinámicas de Centralidad»

también por su presencia en la orilla izquierda.



«Cuatro miradas». Resúmenes de capítulos

A continuación, se presentan de manera resumida, las *cuatro miradas*, correspondientes con los cuatro capítulos en que se ha organizado la Tesis, escenificando maneras diferentes de *mirar* en torno a la relación de *Córdoba y el Guadalquivir*.

La construcción de una imagen

Una ciudad, se presenta ante su ciudadanía y visitantes como un conjunto de códigos asociados a las experiencias vividas y heredadas, asociados a iconos y símbolos que la identifican.

El *Guadalquivir*, a su paso por *Córdoba* es un río imponente al que la ciudad se aproxima desde sus orígenes, a través de un conjunto de relaciones de tipo estratégico, militar, comercial, industrial y de ocio, todas ellas, fluctuantes en el tiempo.

Si bien la relación C-R, no consiste únicamente en la expresión de su imagen, sí que representa el carácter más simbólico y esencial de dicha relación. Pero ¿cómo concebir su imagen contemporánea sin borrar o cambiar los valores positivos heredados por una ciudad de tan larga trayectoria? Cabría preguntarse acerca del papel del río como configurador de ciudades.

Para ello, es necesario escudriñar en los elementos de la estética, la percepción, lo cotidiano, la experiencia, las raíces... de la ciudad fluvial y sus gentes, así como atender a las descripciones de viajeros y pensadores que la han conocido o recordado a través de sus trazos y escrituras. El "recorrido" por los relatos que acontecen en -o se inspiran en- *Córdoba*, traen al presente, un conjunto de aportaciones artísticas y biográficas que "balancean", entre la comprensión del *simbolismo* y *la esencia* de la Ciudad -paradigma *Córdoba, Córdoba eterna, las dos orillas, puente de culturas, ciudad de paso*-; la narración de su larga *decadencia* -ruinas, pobreza, suciedad, enfermedades- y la defensa de *lo propio* -estilo *cordobés*, estilo autóctono, sencillo y severo, estereotipo *cordobés*, carácter peculiar, defensa del pasado frente a modernidad, "apresúrense a ver *Córdoba*", "ciudad al borde del pastiche"-, elementos que le confieren una "doble moral", entre lo local y lo universal.

La definición y materialización de una *imagen contemporánea de ciudad fluvial*, ha constituido en *Córdoba*, un discurso en sí mismo, orientado hacia la reproducción de una escenografía basada en una imagen romántica, de alto contraste entre un urbanismo monumental -en *decadencia*- y un río -y

su naturaleza- indómito. Varias ordenanzas y planes, han consolidado una imagen estática y estereotipada que en muchas ocasiones no está siendo garante de la buena calidad de los espacios de la Ribera y de los equipamientos y proyectos desplegados a su través, en el intento de convertir a este espacio en uno de los lugares más representativos -y centrales- de la ciudad.

A su vez, se plantea el debate sobre la materialización de un modelo determinado de *integración C-R*, su necesidad, y las repercusiones de dicha *integración*, para cada una de sus partes: la ciudad y el río.

En definitiva, la intención de este capítulo, ha sido la de subrayar alguno de los elementos más certeros del discurso sobre la imagen de la ciudad y sus símbolos, frente a otros que lo son menos. Aquí, se han expuesto las propuestas de *ingeniería hidráulica* que han condicionado y definido el límite de interacción C-R. Se han recuperado las ideas planteadas en la transformación de dicha relación en las últimas décadas. A través del acceso a las propuestas presentadas al *Concurso Internacional de Ideas del Guadalquivir en Córdoba*. Por último, las “plazas” que han asumido un papel singular y/o protagonista en esta nueva configuración espacial.

Con el desarrollo de la industria cultural y el turismo, *Córdoba*, aspira a convertirse en una potencia en estos ámbitos, para lo que desarrolla diferentes estrategias. De nuevo, surge el debate entre lo local y lo universal, la ciudad de los cordobeses y la de los turistas; la batalla entre lo moderno y lo antiguo, a lo que la “fallida” candidatura de la Ciudad como *Capital Europea de la Cultura* para 2016, tuvo que enfrentarse permanentemente.

Habitar las riberas

Los entornos de proximidad entre el río y la ciudad, son lugares que, desde el siglo XVIII, han ido perdiendo protagonismo, provocando su progresivo deterioro y abandono. Normalmente, son lugares de fractura o desconexión urbana entre orillas, que separan usos -o desusos- muy diferentes a ambos lados: *-ciudad central/ciudad industrial, ciudad histórica/barrio de la estación, ciudad/no ciudad-*, en sus diversas variantes. En las últimas décadas del siglo XX, y de manera progresiva, las ciudades han puesto su atención en los entornos fluviales, como lugares potenciales para el esparcimiento, la centralidad urbana, el habitar “amable” y “barrial”, el desarrollo de una estrategia de equipamiento y renovación espacial, e incluso, la asunción de nuevas funciones vertebradoras. La ciudad y el río, tienen lugares de acercamiento, puntos de contacto, zonas exclusivas de una y de otro, así como, espacios de interacción.

En torno al *Guadalquivir y Córdoba*, se han ido configurando un conjunto de realidades e identidades, que han llevado al espacio fluvial, a un estado de degradación muy alto hasta finales del s. xx, cuando algunas voces empezaron a plantear la necesidad de recuperar sus valores históricos, paisajísticos y formales. La ciudad replantea su condición fluvial contemporánea, proponiendo la transformación de este entorno en un lugar central -a través de grandes dotaciones y de equipamientos integrados-. Este objetivo, intentará llevarse a cabo mediante la convocatoria del Concurso de Ideas

sobre el *Guadalquivir*, del que se deriva posteriormente, el *Plan Especial del Guadalquivir*, que será la figura del planeamiento encargada de coordinar las intervenciones urbanas en este entorno.

Se propone observar este fenómeno desde varios acercamientos. De un lado, estudiar la secuencia de poblamiento y ocupación de los terrenos aledaños al río -azotados por las inundaciones recurrentes del *Guadalquivir*-, así como, el estudio detallado del urbanismo y las *formas de crecimiento* de sus fragmentos. De otro, observar las carencias y las dificultades que presentan estos barrios internamente, en su relación con los vecinos y con el propio río.

El fragmento del Casco Histórico enfrentado al río, consiste en un emplazamiento milenario, desde que en *época augustea* se amplía la ciudad hasta el mismo borde del cauce fluvial y el Puente Romano, anclando la ciudad al río. A su vez, y debido a las dinámicas fluviales y a los trasiegos de tan vasta historia, es una de las zonas que más se ha transformado, abriendo y cerrando calles hacia el río; construyendo un *paseo de la ribera*; defendiéndose de los envites del río, y reconstruyendo unas arquitecturas encima de otras -según las actividades productivas y de servicio que se instauraron en cada momento-. En épocas recientes, la zona se someterá a las ordenanzas de edificación que homogeneizan la altura de los edificios, a la vez que plantea un retranqueo de la fachada de la Ribera. Todo ello, provoca el afloramiento de una nueva generación de arquitecturas de carácter regionalista, que poco o nada tienen que ver con *Córdoba*, y menos, con la condición de fachada fluvial contemporánea en que debería haberse convertido la ribera del Río.

El *fragmento Sur* es uno de los sectores más extensos y poblados de la ciudad. Se tiene constancia de haber estado habitado u ocupado, por actividades vinculadas al río desde el origen de la ciudad, o por lo menos, desde la existencia del Puente Romano. Pero es en el s. xx, cuando la emergencia poblacional empuja a ocupar estos terrenos con diferentes operaciones que, con o sin planeamiento general, surgen al amparo del *Instituto de Colonización*, de sociedades benéficas, de unidades de emergencia, así como, del *Instituto Nacional de Vivienda*, que por lo general se presentan -débilmente equipadas y urbanizadas-, convirtiéndose en un conjunto de fragmentos desvinculados entre sí, y con el resto de la ciudad, debido a la gran barrera que supone el río.

El *fragmento Este* tiene un origen menos disgregado. La ocupación de estos terrenos se remontan a un conjunto de intervenciones de pequeñas dimensiones, según la legislación de *casas baratas* y otras, de carácter privado, en torno al *Estadio Arcángel*. Pero son las dos grandes operaciones del *Instituto Nacional de Vivienda*: la *Fuensanta* y el *Santuario*, las que ocupan una mayor extensión de suelo, sobre terrenos inundables -antes huertas-, correspondientes con uno de los meandros del *Guadalquivir*, conocido como *El Arenal*. Este sector, está razonablemente equipado, aunque presenta problemas de discontinuidad espacial entre barrios, así como, una excesiva homogeneización de usos -zonas monofuncionales de vivienda, equipamientos y espacios libres-. Pese a ser un barrio cercano al río, su trama y actividades no han tomado consciencia de tal condición.

El *fragmento Occidental*, se caracteriza por una ubicación singular, elevado unos veinte metros con respecto al río sobre un desfiladero, y separado del centro histórico, por un promontorio topográfico donde se ubicó el asentamiento prerromano turdetano, hoy en día *Parque Cruz Conde*. Alrededor de éste y sobreelevado respecto al río, se comenzaron a desarrollar una serie de operaciones urbanísticas, aisladas de la ciudad y de carácter privado, hasta que recientemente, los crecimientos residenciales cosieron esta parte de la ciudad con el *barrio de Ciudad Jardín*. A su vez, este barrio concentra gran parte de los equipamientos generales de la ciudad, de carácter sanitario, universitario y deportivo; aunque localmente está carente de actividad, quizá por la escasez de viario y de continuidades en el sistema urbano, así como, unas arquitecturas retranqueadas de sus parcelas, que dificultan el arraigo de dichas actividades -en planta baja-.

Los barrios en torno al río, deberían ser los más beneficiados por las transformaciones previstas por el planeamiento, pero las condiciones de partida son diferentes para cada uno de los cuatro sectores en los que se divide el estudio, y el devenir de cada uno de ellos, se está mostrando carente de expectativas, en la mayoría de las ocasiones. Entre los deseos y las realidades, debe emerger un discurso crítico y constructivo, sobre las prácticas urbanas que se han venido realizando y sobre las oportunidades y nuevas formas de pensar en estos espacios, que apunte a un futuro urbano y fluvial, también para los *habitantes del río*.

Topología fluvial

El estudio del urbanismo de la *Córdoba del Guadalquivir*, tiene como objeto descubrir las invariantes y las mutaciones de sus tramas históricas para ponerlas en contacto con el discurso presente y futuro de esta ciudad. Se basa en la observación del *plano de la ciudad*, a través, de sus seis *escenarios* más representativos. Así,

1. la *Córdoba romana*, será la ciudad fundacional, que elige una singular ubicación -junto a un poblado turdetano-, en el *Valle del Guadalquivir*, sobre una estribación de *Sierra Morena*, en uno de los últimos puntos navegables del Guadalquivir, desde los que abastecerá al *Imperio* de materias primas, mineras y agrícolas; a partir de la cual, se romaniza el territorio de la *Bética*.
2. la *Córdoba islámica*, *nodo cultural* de occidente, una de las mayores polis de la época, con descentralización de funciones de las distintas escalas de gobierno y equipamientos distribuidos por todos los arrabales de la periferia. La *ciudad extendida*, configura el paisaje a través de las técnicas de manejo del agua para la agricultura e industria.
3. la *Córdoba cristiano-medieval*, encerrada en sus murallas y fragmentada interiormente en torno a sus nuevas iglesias. Aunque decadente, mantiene el entorno del río como lugar central, de gran actividad en la ciudad, abasteciéndose de los productos cultivados en las huertas circundantes e incluso exteriores a la misma.

4. la *Córdoba* del romanticismo, instaurada en los tópicos de su pasado, frente a una modernidad entorpecida por una burguesía local, poco arraigada a la industria y al negocio inmobiliario, que no consigue dejar huella. La llegada del ferrocarril -al norte de la ciudad- impulsa intervenciones de *realineación* de calles y *ensanche* parcial que trasladan progresivamente el centro de gobierno y comercial hacia la zona noroccidental, convirtiéndose el río en lugar *periférico* de la ciudad.
5. la *Córdoba* del “*éxodo rural*”, que pone de manifiesto la incapacidad de *ensanche* de la ciudad, sustituido por un abanico de actuaciones pragmáticas y algunas veces, oportunistas, sobre suelos económicos -de urgencia-, ubicados mayoritariamente en las proximidades del Guadalquivir y expuestas a las embestidas del mismo, mientras la *Córdoba* histórica se “*embellece*”, reconstruyendo su pasado para tapar “*sus miserias*”. El Murrallón de defensa fluvial construido finalmente, en la ciudad y la travesía de la N-IV por la Ribera, termina de convertir el río en una trasera.
6. la *Córdoba* contemporánea “*prende la mecha*” de los dos principales ejes de la ciudad -ferroviario y fluvial-, como protagonistas del “*futuro de la ciudad*” y su dimensión metropolitana. Se observa, sin embargo, que el “*polvorín fluvial*” avanza lentamente, quizás convaleciente de resacas propias y ajenas, siempre mediáticas, frente al ferroviario, que hace músculo en el crecimiento urbano, industrial y de equipamiento metropolitano; más discreto en argumentos y retóricas que el anterior, pero claramente favorecido por los *poderes fácticos* de la ciudad.

El *plano de la ciudad* ha consolidado algunos trazados: la calle *Rey Heredia* pudo ser una diagonal de la *ampliación augustea*, que a su vez, pudo ser uno de los primeros caminos de descenso al río en época romana de la República; la *Mezquita*, orientada según la dirección de la trama de la *ampliación augustea* y según las proporciones de sus *insulae*; de la misma manera, los trazados de la *vía agústea* y sus rondas, el *Camino Real* y la *Nacional IV* han ido dejando su huella; la oquedad interior de la *manzana de Orive* sobre el antiguo *circo romano*; los caminos de los molinos y almunias, con continuidad hasta el mismo corazón de la ciudad. El “*éxito*” de unos, respecto a otros, se debe a una combinación de factores, como el ajuste del trazado a la topografía, la capacidad de conexión con otros trazados de mayor escala, de aglutinar flujos, actividades y sus correspondientes arquitecturas.

En *Córdoba*, como en muchas ciudades históricas, las calles han seguido los trazados de los cauces fluviales de *primer orden* y de sus escorrentías. Desde la orientación de las tramas de las fundaciones romanas, hasta los adarves de la *Medina* y *Ajerquía* se siguen estas lógicas.

La representación del conjunto de las *calles del río*, refleja a la perfección el juego entre la topografía y la historia de la ciudad. Cada una de estas calles, por separado, cuenta la suya propia y llega a la actualidad con distinto grado de fortaleza y proyección futura. Así, hay calles que siguen direcciones E-O, según las lógicas territoriales marcadas por el *Guadalquivir*, que los romanos se encontraron y reforzaron. Las calles N-S, opuestas al cauce del Río, descienden perpendiculares a las curvas de nivel, siguiendo el trazado de los arroyos y escorrentías que acometen en dicho cauce. Un tercer tipo,

lo constituyen las diagonales del río, unas calles que descienden desde cotas altas hasta el mismo lecho del río, aproximándolas a sus meandros de manera tangente o secante, para enlazar distintos hitos e industrias en sus extremos; deslizándose a través de líneas de mínima pendiente. Todos ellos trazados que merecen ser reinterpretados y reforzados.

Irradiaciones metropolitanas

El *Guadalquivir* atraviesa la ciudad de *Córdoba*, al igual que un conjunto de infraestructuras que confluyen en sus proximidades, con destino a otros puntos de la región andaluza; quedando, en este sentido, como una ciudad de paso de tales circunstancias, a partir de las cuales, puede y debería extender su mirada urbana.

Los -recientes- estudios sobre el ámbito metropolitano de *Córdoba*, determinan su inminente metropolización debido a la progresiva intensificación de sus sinergias con otros municipios colindantes, aunque con la singularidad de mantener una morfología de carácter satelital o discontinua que provoca la polarización de este ámbito subregional, lo que supone una mayor descontextualización de los ámbitos suburbanos, dispersos con respecto a los núcleos compactos.

El río, como *canalizador* de la consideración metropolitano-regional de la ciudad, puede contribuir a promover planteamientos de dimensión territorial, que podrían atender a las singularidades de la *Vega Media del Guadalquivir*.

Se ha pretendido redescubrir la directriz del río, como potencial vertebrador del futuro diseño metropolitano de *Córdoba*, y como gran colector espacial de entrelazamiento de sus distintas naturalezas: habitacional, agro-productiva y ecológica, de este fragmento del territorio, en su devenir hacia un *paisaje metropolitano fluvial* caracterizado. Se han elaborado cinco cartografías que enfatizan los arraigos característicos de este territorio, con el objetivo de la proyección de algunas ideas, hacia el futuro.

La cartografía *fundaciones del territorio*, pretende documentar el origen de las infraestructuras y asentamientos que han ido transformando este territorio a lo largo de su historia, de lo que podría entenderse como los momentos de la fundación del territorio. Se han diferenciado tres fases o momentos históricos: la época antigua, que se prolonga hasta la Reconquista cristiana de la ciudad; la época moderna, a través de los trazados renacentistas; y por último, la época contemporánea, que abarca el siglo XX.

La cartografía *forma de la propiedad* expresa la estructura de la propiedad, de marcado carácter latifundista, a la que se superpone –desde sus orígenes a finales de los 80-, el fenómeno de la dispersión, que se produce en sectores aislados por el trazado de las infraestructuras, en lugares ocultos por los meandros del *Guadalquivir*, en entornos vinculados a las periferias de pequeños núcleos urbanos -conectados a las vías comarcales-, y en las faldas de *Sierra Morena* -aprovechando sus elevaciones para ganar vistas-. Se observa, en general, un parcelario de menor tamaño, vinculado a la *orilla derecha*. Esta situación se produce igualmente, en los márgenes de las carreteras paralelas a la traza del Guadalquivir.

La cartografía *espacio del agua*, pretende representar los distintos ámbitos del agua vinculados a las condiciones topográficas y administrativas de este territorio. El Río se presenta como una entidad dinámica, a través de sus *límites de inundabilidad*, que sin tratarse de un cauce fuertemente transformado, sí que lo son sus *tributarios*, así como, su territorio adyacente en general. Todo un sistema de presas, canalizaciones de riego y tubos de abastecimiento enlazados con los circuitos de saneamiento y depuración, que se suceden a lo largo del *Valle Medio* se insertan en la estructura hidrográfica, marcada por una clara jerarquía del trazado del *Guadalquivir*, que discurre por su *Vega* con trazado meandriforme paralelo a la "fachada" de *Sierra Morena*, con las aportaciones tributarias de otros ríos.

La cartografía *agrociudad*, busca poner en valor el territorio, a través de la percepción clásica del mismo, esto es, la idea de la ciudad vinculada al campo y a la naturaleza, con unos límites claramente diferenciados. Se dibuja pues, un territorio estructurado por la red de comunicación comarcal, representado por la traza del sistema de vías pecuarias que han unido, tras el periodo feudal, distintas regiones, asentamientos humanos, cortijos y haciendas. La ciudad dispersa y la residencial de baja densidad, han sido representadas como una estructura rururbana contemporánea, muy vinculada al entorno agro-natural y en analogía, a lo que fue la *Campiña* en época romana, o a las grandes extensiones agrourbanas en la época islámica.

La cartografía *dinámicas de centralidad* pretende representar la capacidad de este territorio para organizar las interacciones entre las escalas: urbana, metropolitana y regional, a través de una primera lectura de lo que acontece fuera de los límites de la ciudad compacta, favoreciendo a su vez, la relación fluida entre los cercanos ecosistemas de *Sierra Morena* y del río *Guadalquivir*. Superponiendo la red de escorrentías que descienden desde la *Sierra* perpendiculares al Río, y la red viaria -urbana y rural- de los entornos de crecimiento disperso, se comienzan a entrever unidades urbanas de considerable dimensión, enlazadas entre sí, a través de estas escorrentías, transformadas en *corredores cívicos*, fruto de la transformación de las *secciones* de los arroyos - hasta ahora traseras del área metropolitana-, en nuevos itinerarios de agregación local que atraviesen, en dirección N-S, las grandes infraestructuras que discurren a lo largo del Valle aglutinante, en una secuencia monte-cultivos-ferrocarril-agrociudad-río.

Four Looks. Chapters Summary

The four looks, or approaches, corresponding to the four chapters of the Thesis are summarized here. Each one represents a different way of looking at the relationship between Córdoba and the Guadalquivir.

The construction of an image

A city is introduced to its people and visitors as a set of codes connected to lived and inherited experiences; as a set of identifying icons and symbols.

The Guadalquivir, on its way across Córdoba, is an important river, and the city has always turned towards it since its origins through a series of strategic, military, commercial, industrial and leisure relationships, fluctuating over time.

Although the relationship between the City and the River is not only the representation of its image, it does represent the symbolic and essential nature of this relationship. But, how can we conceive its contemporary image without erasing or changing the positive values inherited by a city of such long history? One could ask about the river role as shaper of cities.

For this we must scrutinize elements in aesthetics, perception, everyday life, experiences and roots of the river city and its people, and also listen to descriptions made by travellers and thinkers that have known or remembered the city through their sketches and writings. The “tour” through the stories that take place in, or are inspired by, Córdoba brings to the present a series of artistic and biographic contributions that swing us between the comprehension of the symbolism and essence of the City –paradigmatic Córdoba, eternal Córdoba, the riverbanks, culture bridge, crossing point–; the account of its long decline –ruins, poverty, filth, diseases–; and its defence –Cordovan style, local, simple, and austere style, the Cordovan stereotype, its peculiar nature, the defence of the past against modernity, “you should hurry up to visit Córdoba”, “a city on the verge of pastiche”–, elements that confer the city with “double standards” between what’s local and what’s universal.

In Córdoba, defining and materializing the contemporary image of a river city has been a discourse in itself, oriented towards the reproduction of a scene based on a romantic image with high contrast between a declining monumental city planning and the wild river and its nature. Many by-laws and plans have tried to transform this space in one of the most representative and central of the city, but instead they have consolidated a static and clichéd image that in most cases does not guarantee the good quality of the

riverbank spaces and of the facilities and projects spreading across the river.

In turn, a debate is raised about the materialization of a particular model of City-River integration, its necessity, and the effects of this integration for each of their parts: the city and the river.

This chapter intends to highlight some of the most accurate elements of the discourse about the image of the city and its symbols, against other elements, less correct. We here present the proposals of hydraulic engineering that determined and defined the physical support of interaction City-River. The ideas that have been brought on the last decades for the transformation of such relationship through the proposals entered to the Concurso Internacional de Ideas del Guadalquivir of Córdoba. And, finally, the “actors” that have assumed a singular and/or main role in this new spatial configuration.

With the development of the cultural industry and tourism, Córdoba wants to become a prime power in these fields, and with this in mind, it develops different strategies. Again, controversy appears between local and universal issues, the city for de Cordovans and the city for the tourists; the fight between old and new, something that the “failed” candidacy for European Capital of Culture 2016 had to face constantly.

Inhabiting the riverside

The local environments between the river and the city are places which, from the 18th century, have lost their leading position, causing gradual deterioration and neglect. These are usually places of urban fracture and disconnection between riversides that separate different uses –or disuses– at both sides –central city/industrial city; historic city/station neighbourhood; city /no city– in all its variants. During the last decades of the 20th century, the cities have progressively turn their attention towards the river environments as potential areas for recreation, urban centrality, neighbourly and friendly living, for developing a strategy for equipment and spatial renovation and even the adoption of new, unifying functions. The city and the river have places of proximity, contact points, areas exclusive for each other and places for interaction.

Many realities and identities have been shaped around the Guadalquivir and Córdoba that have taken the fluvial space to a high degree of deterioration until the end of the 20th century, when some voices started to suggest the necessity of recovering the historic, landscape and formal values. The city redesigns its modern fluvial nature, proposing the transformation of this environment to become a central and integrated place –with good resources and facilities. In order to achieve this objective, a contest is announced to find ideas for the Guadalquivir, which leads to the Plan Especial del Guadalquivir: the planning figure in charge of the coordination of the urban interventions of this environment.

This Thesis intends to observe this phenomenon through several approaches: On one hand, studying the settlement and occupation sequences of lands adjoining the river –onslaught by recurrent floods of the Guadalquivir– and the detailed study of urban planning and forms of growth of its sections. On the other hand, observing the internal deficiencies and difficulties of such districts, in relation with their inhabitants and the River.

The section of the historic district facing the river is a millennial location. In the Augustan Age the city sprawls to the river's edge and the Roman Bridge, anchoring the city to the river. In turn, and due to fluvial dynamics and the bustle of such a vast history, it is one of the most transformed areas. Streets to the river opened and closed, a waterfront was built, and the area defended itself from the onslaught of the river and rebuilt architectures on top of each other, depending on the productive and service activities of each time. In recent times the area was subjected to building by-laws that homogenized building heights and suggest setback of the facade at La Ribera. This caused the building of a new generation of regional architectures that had little or nothing to do with Córdoba, and had even less to do with the modern fluvial facade that should had become the riverbank.

The South section is one of the largest and most populated of the city. It is known to have been inhabited or occupied by activities linked to the river since the origins of the city, or at least since the building of the Roman Bridge. But it was on the 20th century, when the population emergence pushed to occupy the land with different operations that, with or without general planning, appeared in the shelter of the Instituto de Colonización, of cha-

rities, of emergence units, of the Instituto Nacional de Vivienda –weakly equipped and built-up–, becoming a set of fragments detached from one another and from the rest of the city by the great barrier that was the river.

The East section has a less broken down origin. The occupation of these lands dates back to some minor interventions made around the Arcángel stadium that followed the cheap housing laws and other, private interventions. But the Fuensanta and the Santuario, two large operations of the Instituto Nacional de Vivienda, occupy the larger areas of land, over floodplain –former family gardens– on one of the meanders of the Guadalquivir, an area called El Arenal. This sector is reasonably equipped but has a problem of lack of spatial continuity and of over-specialization, with monofunctional areas of housing, facilities and free spaces. Despite being a neighbourhood close to the river, its fabric and activities took no conscience of it.

The Western section is characterized by a singular location, 20 m above the river and separated from the historic centre by a topographic promontory where the first Turdetan pre-Roman settlement was located, now the park Cruz Conde. Around the park and above-ground with respect to the river, some isolated and private town-planning operations were built until recently, when the residential growth sewed this part of the city with the district of Ciudad Jardín. In turn, this neighbourhood concentrates most of the city general facilities: health care, university and sports. Locally, it lacks of activity, maybe due to the lack of roads and continuity with the urban system and because of the setback architectures that difficult settling this kind of activities (that need ground floor levels).

The neighbourhoods around the river should be the most benefitted from the future transformation but the start-up conditions for the four sectors in which the study is divided are too different. Besides, their progressions seem to have no prospects. In addition to desires and realities it is essential to reach a critical and positive discourse about past urban practices and about opportunities and new ways of conceiving the spaces in order to guarantee an urban and fluvial future also for the residents living by the river.

Fluvial topology

The study of the urban planning of Córdoba has the purpose of discovering invariants and mutation of the historic urban fabrics to link them with the current and future discourse of the city. It is based on observation of the city map through six most representative scenes. Thus,

1. Roman Córdoba: It was the foundational city, which chose a special location besides a Turdetan village in the Guadalquivir Valley, on the foothill of Sierra Morena. It is one of the last navigable stretches of the river, from which the city will provide the Empire with mining and agricultural raw materials and from where the Baetica territories will be Romanized.

2. Islamic Córdoba: Western cultural hub. It was one of the biggest polis of the era, where the government roles were decentralized and the facilities were distributed around all suburbs. The extended city shapes the landscape through water management techniques for industry and agriculture.

3. Christian, medieval Córdoba: A city locked by walls and fragmented, built around the new churches. Although declining, the river surroundings still is the central place of activity of the city.

4. Romantic Córdoba: A city founded in clichés from the past, facing a modernity impeded by a local bourgeoisie, with no industry or estate business ties, which fails to leave an imprint. The arrival of the railway to the north of the city promoted street realignment and partial expansion that progressively moved the government and commercial centre towards the northwest, so the river becomes the rear of the city.

5. "Rural exodus" Córdoba: A city that evidences the inefficacy of the city expansion, replaced by a range of pragmatic and/or opportunistic, urgent interventions over inexpensive land, mostly near the Guadalquivir River and exposed to its onslaughts while the historic Córdoba gets "embellished" and reconstructs its past to cover its "miseries".

6. Modern Córdoba: The city ignites the fuse of the two main city axes –railway and fluvial– as the leading actors for the future and the city dimension. However, the fluvial "powder keg" slowly advances, maybe recovering from hangovers (some of its own, some alien to it, but always on the media, against the railway, that grows strong thanks to the sprawling of the city, the industry and urban facilities. It was more discreet than the former but clearly favoured by the city powers that be.

The city map has consolidated some layouts: Ray Heredia street could have been a diagonal street of the Augustan expansion that, in turn, could have been one of the first descending paths to the river in times of the Roman Republic; the Mosque, oriented to follow the direction of the urban fabric of the Augustan expansion and its insulae dimensions; the Via Augusta and its ring roads planning; the Camino Real (highroad) and the Nacional IV have left their mark; the inside cavity of the block of Orive that stands over the Roman Circus; the roads to the mills and orchards that continued to the centre of the city... The success of some of them over others was due to a combination of factors, like the planning adjustment to the topography, the ability to connect with other, bigger planning, to bring together flows, activities and their own architectures.

Córdoba, as many other historic cities, have streets that follow the course of main stem rivers and runoffs. This is followed from the urban fabric directions of the Roman foundations to the parapet walks of the Medina and Ajerquía.

The representation of the group of river streets perfectly reflects the relationship between topography and history. Each of these streets, separately, explains its own history and reaches present day with different strength and future prospects. Thus, these streets are E-W oriented, following the territorial rules marked by the Guadalquivir, which Romans found and reinforced. The N-S streets, opposed to the riverbed, go down, perpendicular to the contour lines, following the direction of streams and runoffs that flow to the main channel. A third kind is found at the river diagonals. These are streets that descend from higher elevations to the riverbed and get closer to the meanders, both tangentially or secantly, to reach several landmarks and industries at its ends.

Metropolitan radiations

The Guadalquivir crosses Córdoba and a set of infrastructures that converge near the city and goes to other places of the Andalusian region. In this sense, the city becomes a crossing point of such circumstances, from which it can and must broaden its urban look.

Recent studies about the metropolitan area of Córdoba consider its metropolitanisation to be due to the gradual strengthening of synergies with other adjoining towns while maintaining a satellite or discontinuous morphology. This causes the polarization of this sub-regional area, which leads to a higher decontextualisation of the suburban areas, scattered with respect to compact areas.

The river, as a channel of the metropolitan-regional significance of the city, can contribute to the promotion of territorial and metropolitan plans that must take care of the singularities of this field of the Vega Media of the Guadalquivir.

The intention has been to rediscover the river directive as a potential hub for the future urban design of Córdoba, and as great spatial collector to link the housing, agricultural and ecological natures of this piece of land in its evolution towards a fluvial metropolitan landscape. Five cartographies have been designed highlighting the typical roots of the land to project some ideas for the future.

The Land foundations cartography intends to research the origin of infrastructures and settlements that transformed the land throughout time, which could be understood as the moments of foundation of the land. Three phases or historic moments have been identified: Ancient times, that go over the Christian Reconquest; Modern times, including the High Middle Ages; and Contemporary times, including the 20th century up to now.

The Forms of ownership cartography expressed the structure of the property of the land, mostly of latifundium, superimposed since its origins and until the '80s by the dispersion occurring on sectors isolated by the infrastructure planning. These are places hidden by the meanders of the Guadalquivir, in environments linked to the suburbs of small towns –connected to the regional roads–, and the Sierra Morena hillsides, making the most of the elevations to have better views. Smaller plot division of the land is generally observed linked to the right riverbank. This also occurs at the sides of the roads that run parallel to the Guadalquivir.

The Water space cartography intends to represent different areas of water linked to topographical and administrative conditions of the land. The River is represented as a dynamic body through its flood limits. The river has not been heavily transformed, but its tributaries and adjoining land have been changed. A whole system of reservoirs, irrigation channelling and service pipes connect to the sanitation and water purification systems of the Valle Medio. These are connected to the hydrographical structure, defined by the clear hierarchy of the Guadalquivir meandering course, which runs across the meadow, parallel to the Sierra Morena “facade”, and with the tributary flows of other rivers.

The Agro-town cartography tries to value the land from the traditional

point of view, that is, the idea of a city connected to the country and surrounding nature with clearly established borders. A drawing of the land is made. A land structured by the regional communication network, represented by the livestock trails that after the feudal period linked separate regions, human settlements, cortijos and haciendas. The dispersed city and the low density residential city have been represented as a rural contemporary structure, strongly linked to the agro-natural environment and, in analogy, to the Countryside in Roman times or the vast agro-urban extensions in Islamic times.

The Centrality dynamics cartography intends to represent the ability of the land to organize centrality dynamics for the urban, metropolitan and regional areas of scope. Through a first reading of what happens in the outer limits of the compact city and favouring, in turn, the fluent relation between close ecosystems of Sierra Morena and the Guadalquivir River. Superimposing the runoff network descending from the mountains, perpendicular to the River, and the road network (both urban and rural) of the dispersed sprawling areas, it is possible to discover urban units of dimensions worth of consideration, linked with each other through civic corridors, fruit of the transformation of the streams stretches –now backsides of the metropolitan area– in new itineraries of local aggregation that cross the great infrastructures along the Valley from North to South, in a sequence of hills-crops-railway-agro-town-and river.

Conclusiones

A lo largo de la Tesis, una serie de actitudes y marcos de acción se han ido afrontando por parte del autor, pasando de este modo, a formar parte de los valores de esta investigación, de los que se señalan:

- El largo plazo histórico y la multiescalaridad abarcados.
- La integración del espesor cultural de la geografía/arqueología/historia de Córdoba.
- La definición cartográfica de las raíces y potencialidades del urbanismo fluvial de Córdoba.
- La preocupación proyectual.
- La propia construcción/maduración de un investigador/docente desde un trabajo, tanto intelectual como emocionalmente, motivado.

Gracias a estos valores, se ha podido profundizar en diversas consideraciones acerca de la relación c-r en Córdoba, a partir de las cuales se han adquirido distintos aprendizajes que a modo de conclusiones pueden ordenarse de la siguiente manera:

en las raíces de la construcción urbana de la imagen del entorno fluvial de Córdoba, mediante el estudio de las intervenciones hidráulicas en el límite c-r. En torno a estas cuestiones se puede concluir que:

- La percepción del entorno fluvial es dinámica; no se atiene a un patrón fijo, sino que es resultado de argumentos de permanencia en el tiempo y otros coyunturales, de cada época.
- El entorno fluvial de Córdoba vuelve a ser, en los últimos años, un lugar reconocible de la ciudad, para sus habitantes y visitantes.
- La ciudad actual reequipa el entorno urbano-fluvial para generar centralidad. La realidad es que muchos de estas arquitecturas no han sido ejecutados en la actualidad y los parques diseñados junto al río están mostrando dificultades para desarrollar su vegetación.
- Se observa una falta de adherencia urbana en la mayoría de los trazados próximos al entorno fluvial y principalmente, en las relaciones: puente-calle, calle-equipamiento, equipamiento-parque, que provoca continuos “desvanecimientos” en el recorrido del borde de la “banda fluvial”.

- Los diferentes niveles de aproximación, con los que la ciudad se ha posicionado respecto al Río a lo largo de su historia, llevan a replantearse el significado de los discursos “integradores» respecto a la simple coexistencia de dos realidades -ciudad y río-, bien tramadas y funcionales, con diversidad de entrecruzamientos en su *espacio límite*, a través de lo que se ha denominado *tecnología de coexistencia*.

El proceso de transformación de la «banda fluvial» ha favorecido cierta renovación urbana de los barrios ya existentes, que han vivido tradicionalmente, de espaldas al río, protegiéndose de sus crecidas.

- La presencia de grandes recintos de equipamientos en el interior de los barrios constituye una barrera que impide el desarrollo natural de itinerarios entre barrios vecinos y con respecto al río, dificultando la implantación de usos en planta baja y el desarrollo de las necesarias relaciones de proximidad.
- Los lugares de intersección entre tramas e itinerarios son escasos y por tanto, incapaces de transformarse en verdaderas “esquinas urbanas” para la confluencia entre barrios y riberas, como lugares densos de la ciudad, destinados a la representación colectiva.
- Los espacios libres interiores son escasos y están desvinculados del río. Es necesario, llegar hasta el propio cauce para encontrar espacios abiertos de cierta relevancia y extensión, aunque estos, se disponen paralelos al cauce y generan pues escasa fricción con la ciudad, además de alargar la distancia entre riberas.

Se han descubierto una serie de rasgos topológicos propios de la ciudad de Córdoba y del Guadalquivir que, se considera, forman parte de una historia que habría de ser proyectada al futuro.

- La ciudad de Córdoba ha evolucionado sobre unas directrices claramente dadas por las características de encrucijada geográfica asociada a su ubicación prerromana, y por las alineaciones establecidas por los trazados romanos. La ciudad, asentada inicialmente veinte metros sobre el plano del agua, amplía sus murallas hacia el río, con la construcción del «puente de piedra», fijando así una íntima relación geométrica C-R, que permanece hasta hoy en día.
- Córdoba son muchas Córdobas. Sus trazados tienen orígenes diferentes. Algunos se perpetúan físicamente en el tiempo y otros, dejan sus recuerdos bajo tierra. El «éxito» de unos trazados respecto a otros, se debe a una combinación de factores como son, el ajuste de sus trazados a la topografía, la capacidad de conexión escalar con otros trazados y la de atraer flujos y actividades:
 - La calle *Rey Heredia* fue una diagonal en la *ampliación augustea* heredada a su vez, del trazado de los primeros caminos de descenso al río, en época republicana.
 - La *Mezquita*, orientada y dimensionada según las proporciones del callejero romano.

- Los trazados de la *Vía Augusta*, después *Camino Real* y la *Nacional IV* han ido instaurando su huella.
 - La oquedad interior de la *manzana de Orive* sobre el antiguo *Circo Romano*.
 - Los caminos de los molinos y almunias, en las orillas del río, tienen continuidad hasta el mismo corazón de la ciudad.
- Se descubre un sistema de *Calles-Río* adaptadas a la topografía e hidrografía, sobre el que se asienta la ciudad. Se trata de un conjunto de calles perpetuadas y optimizadas a través de la historia, cuya geometría merece ser puesta en valor:
- Un grupo de calles perpendiculares al Guadalquivir, discurren enfrentadas a la topografía y sobre la huella de antiguas vaguadas y escorrentías. Están vinculadas a desplazamientos locales y a sus actividades asociadas.
 - Otro grupo, lo forman las de trazado paralelo al cauce del Guadalquivir, caracterizadas por discurrir manteniendo una cota topográfica. La función de estas calles está asociada a la extensión de lo urbano, hacia lo metropolitano y territorial, habitualmente arropadas por grandes equipamientos.
 - Un último grupo, desciende lentamente ajustándose a las líneas de mínima pendiente que discurren desde las faldas de Sierra Morena hasta la misma orilla del Guadalquivir; tratándose de las auténticas «diagonales» de la ciudad.
- Las Rondas de Circunvalación ejecutadas recientemente, desvirtúan las lógicas territoriales descritas, en su pretensión de enlazar de manera directa las infraestructuras territoriales -al Sur- con la ciudad del Norte y sus nuevos ámbitos de desarrollo residencial. Sus trazados se justifican en el pretendido cierre del anillo de circunvalación.

Las reflexiones sobre el ámbito metropolitano y regional de Córdoba, tienen el objetivo de incorporar el cauce del Guadalquivir como elemento estructural del escenario propuesto, a través de operaciones arraigadas al paisaje y sus lógicas territoriales, que confieren a este entorno, características propias.

- Carácter lineal: derivado de la continuidad de la traza fluvial y de las infraestructuras de comunicación comarcal, que discurren paralelas al río que lo han ido sustituyendo como infraestructura territorial. Se trata de las futuras *Park Avenues* de la ciudad metropolitana.
- Carácter secuencial: aportado por los fenómenos urbanos, agrícolas y naturales que se van dando paso en distancias relativamente reducidas marcando ritmos que se han de delimitar y ajustar.
- Carácter fracturado: el conjunto de teselas suburbanas se descubre carente de urbanidad, con una distribución monofuncional de usos y aisladas unas respecto a otras.

- Carácter local: los arroyos tributarios del Guadalquivir -ahora traseras- son trazados potenciales de continuidad N-S, que podrían favorecer la agregación de distintos fragmentos a su través, encontrando su espacio y geometrías de relación local, como unas Regent Streets para el área metropolitana.
- Carácter policéntrico: con la definición de tres entornos urbanos -polos- de desarrollo compacto e intensivo junto al Guadalquivir, uno central -Ciudad de Córdoba- y los otros dos, como cabeceras de ambos extremos -zonas de Montoro y Palma del Río-.

Conclusions

This investigation has served to study in depth the roots of the urban creation of the image of Cordoba's fluvial environment by means of the revision of hydraulic interventions in the City-River limit. On these issues it is possible to conclude that:

- There is a dynamic perception of the fluvial environment; it doesn't follow a fixed pattern but it is a result of arguments regarding permanence over time and other circumstances.
- The fluvial environment of Cordoba is again a recognizable place of the city, for both its population and visitors.
- The current city refurbishes the urban-fluvial environment to create centrality. The reality is that many of these buildings are not newly built and the parks along the river are showing difficulties.
- An absence of urban adhesion is observed in many layouts near the fluvial environment and especially in the relations bridge/street, street/equipment, and equipment/park, which causes constant "fading" in the course of the edge of the "river side".
- The different levels of approach with which the city has been positioned in relation to the River throughout history lead to reconsider the meaning of the "integration" approach regarding the simple coexistence of two realities –city and river–, well planned and functional, with several overlaps in its limited space through what's been called coexistence technology.

The process of transformation of the "river side" has favored a certain amount of urban renewal in already existing neighborhoods, which traditionally lived with their backs to the river to be protected from its rises.

- The presence of large equipment facilities inside the neighborhoods is a barrier that prevents a natural development of itineraries connecting neighborhoods and the river, complicating the establishment of ground floors and the development of necessary proximity relations.
- Intersection spaces between layouts and itineraries are limited, and therefore unlikely to become real "urban corners" for the confluence of neighborhoods and riversides dedicated to collective representation.
- Free interior spaces are scarce and detached from the river. It is necessary to reach the river bed itself to find open spaces of relevance and size. These spaces run parallel to the river bed and generate little friction with the city, besides extending the distance between banks.

A series of topological characteristics of the city of Cordoba and the Guadalquivir have been discovered and are considered to be part of a history that should be projected to the future.

- The city of Cordoba has been built over a few guidelines clearly given by its role of geographical intersection associated with his pre-Roman location, and by the alignments established by the Roman fabric. The city, initially settled twenty meters over the waters, extends its walls towards the river with the construction of the “stone bridge”, fixing an intimate geometric relation City-River, which remains even today.

- Córdoba is not a single Córdoba, but many. The urban planning has several origins. Some remain physically over time and others bury their memories underground. The “success” of some of the urban fabrics over others is due to a combination of factors: the adjustment of the fabrics to the topography, and the ability to connect with other fabrics and attracting flows and activities:

- Rey Heredia Street was a diagonal in the Augustan expansion, in turn inherited from the layout of the first paths down to the river of the times of the Republic.

- The Mosque oriented and measured according to the Roman street map dimension.

- First the layout of the Via Augusta and, after, the planning of the Camino Real (highroad) and Nacional IV left their mark.

- The inside cavity of the block of Orive over the ancient Roman Circus.

- The roads to the mills and gardens of the river banks continue up to the heart of the city.

- Adapting to the topography and hydrography there is system of Streets-Rivers over which the city settles. This set of streets is perpetuated and optimized over history, and its geometry deserves to be showcased:

- A set of streets perpendicular to the Guadalquivir run facing the topography and over the remains of ancient stream beds and runoffs. They are linked to local trips and their associated activities.

- Another set run parallel to the river bed of the Guadalquivir, keeping with the topographic level. The function of these streets is associated with the urban fabric sprawling towards the metropolitan and territorial layout, usually enfolded by large facilities.

- The last set of streets goes down slowly, adjusting to the lines of minimum gradient that run from the slopes of Sierra Morena down to the Guadalquivir shore. These are the real “diagonal” of the city.

- Recently built Ring Roads denature all previously described territory logics because they try to directly connect the territorial infrastructures on the South with the northern city and its new areas of residential development. The layout is justified by the supposed closure of the ring road.

The considerations about the metropolitan and regional areas of Cordoba are aimed to join the river bed of the Guadalquivir as a structural element through operations rooted to the scenery and its territorial logics that give the environment its own characteristics.

- Linear nature: originating from the continuity of the fluvial course and from regional communication infrastructures, which run parallel to the river, and have replace it as a territorial infrastructure. They are future “Park Avenues” of the metropolitan city.

- Sequential nature: given by urban, agricultural and natural phenomena

that follow one another in rather limited distances, marking rhythms that have to be delimited and adjusted.

- Fractured nature: the set of suburban tesserae is found lacking of good urbanism, with a monofunctional distribution of uses and isolated in relation to others.

- Local nature: the tributary streams of the Guadalquivir –now backsi-des– are potential layouts for N-S continuity, which might favor the aggregation of other fragments through it, finding their space and geometries of local relation, as some “Regent Streets” for the metropolitan area.

- Polycentric nature: with the definition of three urban environments, or poles, of compact and intensive development along the Guadalquivir; one central, the city of Cordoba, and two poles acting like heads of each opposite side, the areas of Montoro and Palma del Rio.

Diez secuencias de proyecto. Propuestas

La Tesis ha abordado el reto de trabajar en la comprensión de los paradigmas del espacio dinámico de transición C-R en la Córdoba del Guadalquivir, a la vez que, se ha realizado un “ejercicio de puntería”, para atravesar las capas de historia -sedimentadas bajo el suelo- y capturar secuencias que constituyen distintos escenarios de una misma ciudad: la “Córdoba de Córdobas”, a la que se refería Castilla del Pino, anclada en el *Guadalquivir*; “Gran Rey de Andalucía” -según el poema de Góngora-, que va dejando a lo largo de este texto, una cantidad considerable de episodios que se han querido orientar hacia la construcción de nuevos elementos de relación en la *Córdoba del Guadalquivir*; que no es sólo una ciudad, sino también, un territorio cuyas lógicas se entienden en gran medida desde la propia ciudad.

Destilando, desde el sustrato de las cuatro miradas, el autor propone una orientación de futuro deseable para Córdoba, presentándose, de manera concisa y más accesible, secuencias de proyecto no integradas en el “montaje” anterior, acerca de la “fluvialidad” de Córdoba, que aspiran a movilizar la conciencia de esta ciudad y su *espacio fluvial*, hacia el futuro. Al igual que las “incitaciones punzantes” que, según Ortega y Gasset, los “cordobeses máximos” (p.43) dejaron escritas en cada uno de los grandes periodos que ha vivido esta ciudad, aunque de manera mucho más humilde se pretende queden para el debate, los siguientes argumentos y propuestas:

1. La *imagen de la Córdoba fluvial*, es la de una arquitectura monumental perpetuamente anclada al *Guadalquivir*, a través de sus muros y el puente de piedra que lo cruza; que se enfrenta a la naturaleza de un río, cuyo cauce es muy activo y variable, a pesar de la *regulación hidrológica* actual de la mayoría de sus *ríos tributarios*. La ciudad residencial ha sido habitualmente cambiante, en su relación con el cauce fluvial y los usos y actividades que, junto a ella, se han establecido. El propio cauce y alrededores, han sido espacios utilizados por los habitantes de la ciudad para multitud de usos: ocio, deporte, movilidad, industria y transporte; los cuales deberían “alimentar” las propuestas del futuro. La restauración de los símbolos monumentales y naturales de referencia (*Puente Romano* y *Sotos de la Albolafia*) no debe hacer olvidar que una verdadera *ciudad fluvial*, debe ser capaz de entender su diversidad, y si acaso, mostrar su reflejo a través del río, como espacio de representación colectiva. *Habitar el río* es la mejor manera de protegerlo y utilizarlo de manera ecológica, entendiendo que, a su paso por la ciudad, se hace necesario cierto grado de intervención sobre su cauce y requiere así mismo, de un continuo mantenimiento y limpieza. Las *obras hidráulicas* -que no dejarán de sucederse- a lo largo

Imagen Ciudad Río

defensa fluvial y cauce

de la historia de esta ciudad, han fijado, progresivamente, mayores extensiones del cauce fluvial. Se asume que el río es ciudad, a la vez que naturaleza, a partir de lo cual sólo cabe la *coexistencia* de ambas realidades. No se ha de utilizar tanto esfuerzo en la *integración* de ambos, en la definición de una imagen determinada -crystalizada- y hay que dejarlas hacerlas *coexistir*, actuando con los mejores cuidados.

El diseño de las *defensas fluviales* actuales, se realiza en continuo diálogo con las propuestas de la ciudad hacia el *entorno fluvial*, intentando integrar los proyectos de cada uno de los fragmentos o zonas de gestión en las que se dividía el *Plan Especial del Río Guadalquivir*. El proyecto utiliza diferentes *tecnologías hidráulicas* y dota siempre, a una de las orillas, de un carácter más naturalizado. Quedan por afrontar otras potencialidades del río, asumibles desde la intervención hidráulica, como la navegabilidad, orientada a actividades deportivas y también a la movilidad. A través de puntos de embarque del río y recorridos hacia el área metropolitana, por ejemplo, hacia el aeropuerto, para lo que habría que construir un sistema de pequeñas dársenas y recuperar los *azudes* que, históricamente, han elevado el nivel del agua, haciéndolos compatibles con dicha navegación. Asimismo, una *gestión integral* de la vegetación de toda la ribera -incluida la que se extiende a la *cota de ciudad*-, debería promover la *restauración vegetal* de todos los *sotos*, retirada de ramas y limpieza, durante los periodos más adecuados, para no interferir con las especies más vulnerables. También, se hace necesaria, la adecuación de ciertas arquitecturas en desuso, para actividades relacionadas con el río y la divulgación de sus valores.

puentes

Los *puentes urbanos* tienen la misión principal de permitir el *cruce del río* y la de configurar el carácter de los espacios urbanos donde se ubican sus estribos, en un juego coordinado, con el conjunto de edificios y actividades que coexisten en cada una de estas "esquinas urbanas". Además, pueden llevar a cabo la función de mirador, de "plaza colgante", la de "calle-puente" o la de acceso a la ribera del río; cuestiones que deben ser consideradas en los diseños del espacio fluvial. En Córdoba, se pone de manifiesto cierta carencia de *urbanismo* en torno a los puentes, que dificulta su función de enlace real entre las dos orillas. Éstos deberían haberse trazado en lugares de fuerte tensión de la ciudad y no al revés -en terrenos descampados o vacíos de la misma-. Se hace necesario un ejercicio de reconsideración del beneficio de ciertos desarrollos urbanos, orientados a favorecer la aproximación de la ciudad, en torno a los puentes ya realizados. A su vez, es importante reflexionar sobre la necesidad de trazar nuevos puentes o pasarelas que permitan, al menos de manera peatonal, aproximar los barrios, principalmente, en lo que se refiere a los enlaces del *Distrito Sur* con los barrios de *Cruz Conde* y *Arcángel*.

paseo alto

2. El *paseo alto*, debe atender continuamente a su lateralidad asimétrica. De un lado, el límite de las *defensas fluviales*, lo convierte en un mirador continuo solo interrumpido por el apoyo de algún puente o pasarela. De otro, el contacto con la *fachada urbana*, con sus rugosidades espaciales y de uso. El éxito en el diseño de estos espacios a "cota de ciudad" tiene mucho que ver con la adherencia que estos lugares son capaces de ge-

nerar. En *Córdoba* se han establecido grandes extensiones a lo largo del río, que intermedian entre la *fachada urbana* y el límite de *defensa fluvial*, espacios que adolecen de presencia humana y que imposibilitan a las “distantes” fachadas urbanas, generar un conjunto suficiente de actividades. Son especialmente relevantes, las *esquinas urbanas* originadas en el desembarque de los recorridos y/o calles interiores de los barrios hacia el *espacio fluvial*, que en ocasiones están alineados con el apoyo de algún puente, en la búsqueda de continuidades con *la otra orilla*. Estos espacios de *paseo fluvial*, deben romper la monotonía de un espacio lineal de *sección* fijada, fruto de decisiones puramente normativas -de *retranqueo*- y entender, también, las asimetrías que se desarrollan a su través, promoviendo nuevos acontecimientos en la ciudad. En definitiva, el recorrido del cauce, aunque visualmente atractivo, no ofrece el abrigo de la ciudad, tan necesario en las relaciones diarias de su población: falta de arquitectura doméstica, actividades, esquinas y centralidades dentro de la propia centralidad.

fachada fluvial

La *fachada fluvial* es una secuencia de volúmenes arquitectónicos, un código que identifica a la ciudad que se presenta ante el río, gracias a su extensión espacial, que permite “tomar perspectivas”. Se hace necesario encontrar una coherencia en esta representación, entre “lo que la ciudad es”, “lo que quiere ser” y “cómo lo muestra”. *Córdoba* no debe confundir la búsqueda de la discreción y sobriedad arquitectónicas -que la han caracterizado-, con la homogeneización de sus edificios, mediante prácticas regionalistas -el siempre pretendido *estilo cordobés*-, amparadas por ordenanzas “ciegas” a las aportaciones de calidad de la obra arquitectónica contemporánea y su capacidad de integración en un entorno tan solemne como el del *Guadalquivir*.

Esta *fachada fluvial* necesita ser activa en las tres dimensiones; así pues, la planta baja puede ofrecer al ciudadano y visitante, actividades suficientes, conocedoras del lugar que ocupan. La vivienda hacia el río, generaría relaciones de vecindad en sus espacios, pasando a ser el río un lugar habitado, más cuidado y más seguro. Las cubiertas de estos edificios ofrecen numerosas posibilidades, son balcones elevados que abren nuevas perspectivas del techo de la ciudad junto al río, la *Campiña* y *Sierra Morena*. Merecerían ser ocupadas de manera inteligente y compatible con la vida doméstica. Cabría pensar pues, en la elaboración de unas ordenanzas flexibles, que reflexionen sobre esa tridimensionalidad de la *fachada fluvial*, en la singularidad de cada una de sus piezas y, sobre todo, en la del conjunto.

Por último, la distancia de la fachada al límite del cauce fluvial es determinante en la configuración de las sinergias entre dichos espacios -y en el éxito de cada uno por separado-. Unas arquitecturas alejadas del cauce, no aprovechan adecuadamente su condición de balcón y fachada urbana. Un río deshabitado, pierde gran parte de su consideración y cuidados diarios de sus potenciales habitantes.

paseo bajo

3. El *paseo bajo* es un espacio a pie del río, en la Zona de la Ribera, entre el cauce *aguas bajas* y de *aguas altas*. Lugar de alta interacción ecosistémica, a partir de la cual, se desarrolla habitualmente una densa *cubierta vege-*

tal, con bosques en galería y vegetación riparia. Es por tanto, el lugar más adecuado para un contacto directo con el medio acuático, para el paseo, la contemplación de un paisaje más natural, un relativo retiro de lo urbano, y la realización de actividades acuáticas; todas ellas, compatibles en gran medida, con los procesos naturales y dinámicos del río -siempre que se tengan las debidas precauciones-. Al mismo tiempo, hay que ser conscientes de que un cauce fijado por la *tecnología hidráulica*, debe estar atento a las transformaciones del cauce natural y la evolución de los *depósitos aluviales*, que pueden provocar disminución de la capacidad de evacuación de agua, e incluso, el taponamiento de puentes. En lugares como los *Sotos de la Albolafia* y otros ubicados *aguas arriba* del *Puente Romano*, debería plantearse la fijación hidráulica de algunas de las *isletas* con *técnicas de restauración vegetal*, con delimitación de contornos, de manera más compatible con los procesos naturales de estos espacios, para configurar un soporte hidráulico más seguro ante crecidas.

Estos espacios son óptimos para su enlace con el sistema de espacios libres hacia el interior de la ciudad, garantizando previamente, un comportamiento adecuado de la ciudadanía hacia procesos naturales más próximos a la Ribera. Es curioso observar, en el caso de los *Sotos de la Albolafia*, la abundante concentración de biodiversidad en un espacio natural tan compacto y próximo a la ciudad -en las ramas de sus árboles se posan gran cantidad de aves, en todas las épocas del año-.

Los *parques del río* deben ser aquellos que compatibilicen en cierta medida, el esparcimiento de personas, con los procesos naturales del ecosistema fluvial. Siendo el cauce del *río urbano* hasta sus *defensas*, un espacio de por sí, amplio y unitario; es lógico pensar, que los espacios libres destinados a uso urbano, deben estar próximos a la ciudad y al río; es más, debieran ser los encargados de aproximar e introducir al vecindario en el río. Los diseños, a su vez, deben responsabilizarse de la coexistencia entre ciudadanía y naturaleza.

Se ha de entender que hacer un parque junto al río, tras unas *defensas fluviales* de hormigón, impide de facto una relación activa entre uno y otro escenario; y encarece el mantenimiento de estos espacios, que tras estos muros no se benefician de la *capa freática* natural y deben ser mantenidos, a base de riego, como otros parques de la ciudad. Esto y su ubicación sobre el espacio fluvial -extenso-, somete más aún a estos espacios a la intemperie -viento, calor y frío-, lo que obliga a las especies vegetales a un crecimiento un tanto agónico, mientras la vegetación de los *sotos* e *isletas*, que se van formando por sedimentación de los *aportes fluviales*, tienen un fuerte -casi agresivo- arraigo.

4. *Las piezas y actuaciones en juego* del “futuro fluvial”, han sido hasta ahora un conjunto de grandes proyectos arquitectónicos e ingenieriles que han concentrado la mayor parte de las expectativas que la ciudad tenía, en el éxito del entorno del río, como espacio de relación de la ciudad y la consecución de la tan ansiada *integración*. Dichas operaciones se han caracterizado por tener altos presupuestos, gran protagonismo visual, haber sido ejecutados con considerable retraso -o estar aún sin ejecutar-, y ser origen de multitudes polémicas, alimentadas por partidos políticos

parques

actores

y algunas veces, por la misma prensa local. Se puede ver principalmente en:

-*Centro de Congresos*, estaba destinado a ser uno de los “motores” de la ciudad y en concreto, de la Zona Sur, en simbiosis con el Casco Histórico, para dar cabida a eventos en los que los valores de Córdoba, pudieran ser una razón de peso, para atraer encuentros de carácter internacional. Recientemente, se ha decidido no ejecutar el proyecto previsto y se ha trasladado su ubicación, desde el “lóbulo” de Miraflores, hasta un pabellón en desuso del *Parque Logístico*, en el área metropolitana. Como si se tratase de un “kiosko” cualquiera.

-Restauración del *Puente Romano*, *Puerta del Puente*, la fortaleza de la *Calahorra* y el *Centro de Visitantes*, como conjunto urbano, que junto a la *Mezquita* es representativo de la ciudad, con carácter universal. Obra emblemática para la Córdoba, de gran sobriedad arquitectónica, cuyo “brillo” inicial, debe ser aprovechado por el conjunto de actividades que se desarrollan en su alrededor, para renovarse y abandonar el estilo “cutre look” que las ha caracterizado.

-*Nuevo Estadio de fútbol Arcángel*. Desamortizada su ubicación original, más próxima al río y a la ciudad histórica, fue sustituido por un centro comercial -con un diseño ajeno a “todo lo que le rodea”-, siendo reubicado el Estadio, en una explanada, junto a la variante de la N-IV.

-*Centro de Creación Contemporánea, C4*, edificio orientado al arte contemporáneo, para fomentar y albergar la creación artística; aunque ya inaugurada la obra arquitectónica, hasta la fecha no hay presupuesto para dotarlo de mobiliario y de contenidos. Distintos grupos de artistas emergentes de la escena local, opinan que no era una prioridad para el fomento de la creación contemporánea acometer una obra de tal envergadura.

barrios del río

5. Los *barrios del río* son en su mayoría -e incluso hasta hoy en día-, barrios de una población pobre, emigrada de las zonas rurales -en origen-, con altas tasas de desempleo y bajo nivel educativo. Gran parte de estos barrios se construyen durante los años 60 y 70, aunque las primeras urbanizaciones se realizan en los 40 -*Cañero* y *Fray Albino*-. La mayoría de estos barrios ocupan porciones de terreno periférico y los edifican sin apenas urbanización, y muchas veces, desprovistas de un sistema viario que los articule con el resto de la ciudad. Sufriendo además, en ocasiones, una fuerte carencia de equipamiento, casi siempre forzados por las necesidades urgentes de construcción de viviendas. Muchas de estas arquitecturas, a pesar de su sencillez material son de gran valor arquitectónico y tipológico, con optimizados diseños en la distribución interior de la vivienda.

Habiendo sido resuelto progresivamente y durante las últimas décadas el problema de equipamientos básicos de estos barrios, aunque estos se aglutinan en grandes recintos impermeables, acaban dificultando las relaciones espaciales entre unos y otros, debido a su extensión. Se percibe, además, una excesiva segregación de la vivienda con respecto al resto de usos, tan importante en las relaciones de proximidad. Los edificios, en su mayoría, carecen de locales en planta baja, lo que incentiva el desampa-

de los barrios al río

ro de los espacios colectivos. Sin embargo, todos estos barrios disponen de fuertes estructuras ciudadanas organizadas; muy especialmente en el *Distrito Sur*, con una larga trayectoria de reivindicaciones de sus espacios colectivos y de sus equipamientos; conservando todavía una fuerte identidad, fruto del arraigo al lugar del emplazamiento de estos barrios, que han estado, hasta fechas recientes marginados, respecto al resto de la ciudad.

De los barrios al río. Es paradójico que el *Plan Especial* finalmente redactado para la transformación del entorno del Río; y su *integración* con la Ciudad, no diseñara acciones concretas, para conectar el tejido -urbano, económico y social- de los barrios, con el río. Este plan se limita a dividir el problema en fragmentos administrativos, derivando las responsabilidades parciales a un conjunto de figuras de planeamiento de rango inferior, que deben desarrollar, posteriormente, las ordenaciones de volúmenes e incluso, alineaciones de calles. Sin embargo, en la mayoría de los casos, estas extensiones se ubican en lugares altamente privilegiados -en primera línea de la *fachada fluvial*-, junto a los nuevos parques y equipamientos, previstos por el planeamiento a orillas del río. Las consecuencias son claramente visibles; las escasas *Unidades de Ejecución* desarrolladas -en las dos décadas de aplicación del *Plan Especial del Río*-, han producido arquitecturas de baja calidad y lo que es más preocupante, un desentendimiento con respecto a la ciudad que tienen tras de sí. Se puede observar en los resultados de la *UE-SS-2* -paralela a *Fray Albino*-, y en los futuros desarrollos que tendrán lugar según el plan *PP-S2* -denominado *Fray Albino Sur*-, o los planes *SS-8*, *SS-9* y *SS-10* -denominados *Cordel de Écija*-, carentes de un urbanismo implicado con los barrios vecinos de su trasdós -aunque sus arquitecturas puedan ser celebradas-. Se desaprovecha, de esta manera, la oportunidad -y la inversión-, de transformación de estos barrios, hacia una nueva *condición fluvial* positiva -frente a la peligrosidad en que muchos de ellos tuvieron su origen, debido a las inundaciones-.

plano de la ciudad

6. El *plano de la ciudad*, revela un conjunto de elementos arraigados con el paso del tiempo, que sirven de inspiración a la hora de plantear nuevos retos en distintos ámbitos de la ciudad. Las huellas antropológicas y arqueológicas en lo urbano y metropolitano son tan fuertes, que las políticas conservacionistas sólo provocan la explosión de fenómenos no deseados. Hay que favorecer la acción frente a la normalización. Ideas diversas y flexibles, sensiblemente enraizadas al carácter de cada lugar son más útiles y certeras, a la hora de plantear nuevos crecimientos urbanos; más que la simple definición de una densidad media y una tipología edificatoria. Una ciudad que ha sido única y singular en su plano, puede seguir siéndolo al escribir nuevos episodios sobre la misma.

calles-río

Las *calles del río* son trazados de profundo arraigo histórico que han permanecido en el plano de la ciudad, debido a las lógicas geográficas sobre las que se asientan, las cuales son, a su vez, su razón de ser. Muchas de estas calles, además, no sólo se han perpetuado, sino que se han visto potenciadas, gracias al comercio, la cultura o el uso cotidiano. Existen unas calles que descienden al río, aglutinadoras de actividades locales e itinerarios habituales, en definitiva, con alto grado de fricción

y otras, paralelas a la traza del Guadalquivir, con un carácter más dinámico, que presentan continuidades en el ámbito metropolitano y así mismo, acaparadoras de los grandes equipamientos de la ciudad. Sería interesante cierto grado de innovación en las políticas de protección del Casco Histórico, aun excesivamente proteccionistas y catalogadoras del carácter cultural y monumental de sus edificios, para pasar a considerar algunas de estas calles, por su valor como espacios de activación de nuevos usos, a partir de los cuales, iniciar un proceso de reactivación de sus "moribundas" arquitecturas.

7. *De lo urbano a lo metropolitano*, entendiendo el río como un conector de escalas de la ciudad con el territorio. La dicotomía urbano-metropolitana de Córdoba se traduce espacialmente en la concepción urbana del río, no sólo en su naturaleza, sino en la absoluta desconexión de las dos realidades. El carácter urbano y el metropolitano deben tener su encuentro a través del río. Las relaciones del Guadalquivir con la ciudad metropolitana, son escasas y carentes de urbanidad.

Dentro de la ciudad, los espacios ferroviario y fluvial, han sido llamados a convertirse en los lugares centrales de la ciudad. Los trazados fuera de la ciudad, siguen lógicas paralelas -obviamente el trazado geográfico del río influyó en el del ferrocarril-, aunque se encuentran igualmente distantes. Si se considera estos dos trazados, como una -doble- cinta que recoge las secuencias más interesantes del área metropolitana, para relacionarlas con la ciudad, y viceversa, se obtiene un "Primer Encaje" desde donde materializar el juego de relaciones metropolitanas. El ferrocarril, que favorece la intensidad urbana alrededor de sus puntos de parada, y el Guadalquivir, que se vuelve aún más protagonista, en algunos de sus meandros y también, en las desembocaduras de los arroyos y escorrentías, donde forma arenas y sotos, con mayor frecuencia.

La *singularidad metropolitana* de la *Córdoba del Guadalquivir*, radica en la gran extensión de sus términos municipales y, en particular, el de su capital, lo que ha dificultado el proceso habitual de solapamiento entre los núcleos urbanos. La ciudad se ve afectada por nuevas dinámicas, derivadas de las relaciones residencia-trabajo, sin haber dado una respuesta a la nueva realidad. Se trata de un territorio de alto contraste, entre el trazado de las infraestructuras, los grandes equipamientos, las áreas agrícolas y la urbanización dispersa.

La ciudad en su dimensión metropolitana, pasa de ser un entramado compacto, a un mosaico de pequeños núcleos de segundo orden aislados; junto a los cuales, se extienden áreas de viviendas unifamiliares dispersas, derivadas de un proceso de loteo del terreno rural, fuera del planeamiento; que sin embargo, pertenece al *término municipal de Córdoba*, cuando normalmente, estos procesos, tienen lugar en municipalidades adyacentes. El resultado es un *collage* de *procesos de ocupación del suelo* diverso, donde predominan el trazado de las grandes infraestructuras, la caminería pecuaria y protourbanizaciones articuladas fractalmente - en su extensión, a partir de nudos de comunicación-, que convierten en traseras, a otras parcelas rústicas cultivadas, así como, a los arroyos -que discurren entre la Sierra y el Río- y, por supuesto, al mismo cauce del

de lo urbano a lo metropolitano

singularidad metropolitana

huellas fundacionales

Guadalquivir.

Actualmente, está en fase de aprobación el *Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Córdoba*, que en su *Avance*, presenta escasas expectativas de transformación territorial, centrándose en canalizar las sinergias ya establecidas y dar cumplimiento normativo a las irregularidades detectadas en este ámbito -en lo referido a la legalización de las *parcelaciones*-.

8. Los *trazados del territorio*, siguen en líneas generales, las lógicas geográficas del río *Guadalquivir*. Así, las grandes infraestructuras, discurren paralelas a su cauce desde *Andújar* -en la provincia de *Jaén*-, hasta *Córdoba*; a partir de la cual, giran sus trazados, hacia *Écija* y *Málaga*; a la vez que, el *Valle del Guadalquivir*, se ensancha por la *margen izquierda* del río. Otras carreteras y caminos, sin embargo, permanecen fieles a la traza fluvial -desde *Andújar* a *Sevilla*-. Desde la huella histórica, algunos de sus trazados tienen paralelismo con los trazados romanos republicanos y los imperiales, que a su vez, seguían las grandes lógicas territoriales.

Las carreteras de *Palma del Río* y la del *Aeropuerto-Almodóvar el Río* aguas abajo, así como, la antigua *Nacional IV* hacia *Madrid*, aguas arriba de la ciudad, discurren de manera casi rectilínea, siguiendo el trazado del Río. Otro conjunto de caminos muy importantes, son las *vías pecuarias* que reconstruyen un territorio de relaciones locales entre núcleos urbanos, cortijos y fincas, cuyos trazados han ido perdiendo continuidad por los cercos de las parcelas rústicas, el cruce de carreteras y las infraestructuras.

Aunque el territorio muestra fuertes articulaciones con vías que conectan lugares al N-S (*Málaga, Jaén, Badajoz, Ciudad Real* y *Los Pedroches*), las directrices mayoritarias, siguen siendo paralelas al río -E-O-, sobre todo, las encargadas de relacionar los núcleos urbanos del *Valle Medio del Guadalquivir* entre sí.

forma catastral

La *forma de la propiedad* en ausencia de una planificación relevante en el área metropolitana de *Córdoba*, la estructura catastral, se convierte en el plano de referencia a la hora de entender las lógicas territoriales adyacentes. La ciudad se ubica y extiende sobre terrenos de la *Vega Media del Guadalquivir*, caracterizada por un parcelario catastral de menores dimensiones que el de la *Campiña* y la *Sierra*; pero de mayores dimensiones que otros parcelarios de vega que, habitualmente, están más loteados debido al interés por cultivar estas tierras -más fértiles-. Todavía se pueden encontrar pues en *Córdoba*, signos de una estructura latifundista.

Se puede observar que, a lo largo de las vías que discurren paralelas al *Guadalquivir*, entre *Montoro* y *Almodóvar del Río*, el parcelario se ha subdividido en parcelas más pequeñas de mayor concentración todavía, en las proximidades de los núcleos urbanos secundarios -de carácter compacto-, que se suceden en varios de estos términos municipales «enganchados» a las vías comarcales.

Al abrigo de las grandes infraestructuras y del propio cauce del *Guadalquivir*, han quedado aislados muchos terrenos rústicos. Desde finales de los años ochenta, comienzan a darse fenómenos de dispersión urbana, predominando los de carácter ilegal, aunque, como suele suceder, acom-

pañados de otras extensiones en las que este tipo de ocupación, ha sido fruto de una clasificación de suelo destinada a tal fin. Habiéndose llegado a extender el fenómeno de las parcelaciones, a lo largo de los años noventa, hasta ocupar una superficie mayor que la de la *Córdoba* compacta, sorprende que el último PGOU de 2001, promueva una operación de urbanización de unas 300 Ha., al abrigo de las dos nuevas Rondas de Poniente, recién ejecutadas. Al mismo tiempo, se incorporan mecanismos de legalización de las parcelaciones ilegales existentes, a cambio de la urbanización de los emplazamientos, y de la actualización de ciertos impuestos sobre bienes inmuebles, que deben acometer sus propietarios.

9. El *paisaje del agua* en este tramo del *Guadalquivir*, no se limita a la observación del discurrir de su imponente cauce a lo largo del Valle, sino que es una constante reivindicación de sus terrenos adyacentes, que de manera egoísta o ignorante, algunos habitantes han querido menospreciar, sin asumir las consecuencias de tan forzada relación. A su paso por la ciudad, cada cierto tiempo, el *Guadalquivir* “tapa los ojos” del Puente Romano durante sus crecidas. Fuera de Córdoba, inunda extensas zonas del ámbito metropolitano, remontando en la *avenida* sus propios *meandros*. El *Guadalquivir* es, pues, parte de un sistema hidrológico, compuesto por otros cauces pertenecientes a la *cuenca*, junto a un sistema de *acuíferos* se encuentran un conjunto de *embalses*, localizados en las faldas de *Sierra Morena*, y sobre sus más caudalosos *tributarios*, a los que se superpone una *red de canalizaciones* que abastecen los núcleos urbanos y ponen en regadío gran parte de la superficie de la *Vega Media*, entre el canal del *Guadalmellato* y la *orilla derecha* del río. Así como, pequeñas extensiones de la *orilla izquierda -veguillas-*, que *aguas abajo* de Córdoba, van creciendo en extensión, conforme el valle se abre hacia *Palma del Río*, *Écija* y *Sevilla*. Algunos núcleos urbanos, a su vez, integran las redes de abastecimiento y evacuación de agua, en procesos combinados, que suelen discurrir linealmente desde la captación -en pantanos de ríos tributarios del *Guadalquivir*-, pasando por la depuración, abastecimiento, distribución, evacuación y, finalmente, la depuración, ya próxima al *Guadalquivir*, donde es reintroducido el caudal, en el propio cauce. El río, así, reivindica el dinamismo de su cauce, que debido a la escasa pendiente, discurre con *trazado meandriforme*.

paisaje del agua

Por otro lado, el *enfoque agrociudad*, se ha asociado a la búsqueda de un sistema de vida urbana muy ligada al campo que la rodea, necesario para reequilibrar las grandes lógicas de este territorio. La *sección característica* que se reproduce en casi todo el ámbito de estudio, permite contemplar tres paisajes como son: *Sierra Morena*, la *Vega Media del Guadalquivir* y la *Campaña*, así como, sus interfases. El Río surca la Vega y se alimenta de continuos arroyos e importantes ríos como el *Guadajoz*, *Guadalmellato* y el *Genil*. En la *Campaña* se desarrollan cultivos de secano, y en la Vega se desarrollan sistemas de cultivos en regadío intensivos, que hacen de estas tierras terrenos muy productivos, siempre vinculados al cauce del *Guadalquivir*.

enfoque agrociudad

Esta agrociudad, se hace a partir de una sistema de relaciones entre los elementos del paisaje clásico (monte-campo-ciudad), para poner en va-

lor la idea de una ciudad vinculada a sus espacios adyacentes -campo y naturaleza-, como lugares productivos y para el esparcimiento; -algunos como “reserva inescrutable”- al adentrarse en *Sierra Morena*. En este nivel de relación territorial, tiene un papel muy importante la regeneración del trazado de las antiguas vías pecuarias para recuperar itinerarios de relación entre “unidades lógicas” del paisaje en la escala local: cortijos, almunias, huertas, arroyos, etc. que, hoy en día, se encuentran fragmentadas e inaccesibles. A partir de esta consideración, se podría definir el “Segundo Encaje” para la caracterización metropolitana de Córdoba, a través del Guadalquivir.

Los fragmentos de ciudad dispersa, estarían vinculados a un tejido agrícola, destinado al ocio y al auto consumo en las proximidades de estas “agrociudades”, y más productivo, en sus terrenos más extensos. En definitiva, la idea de una estructura rururbana contemporánea, muy vinculada al entorno agro-natural, constituye, no sólo un tejido físico, sino también, un tejido económico-productivo.

río como centralidad

10. El *río como centralidad urbana*, ha sido uno de los planteamientos -junto al de la *integración* del río en la ciudad-, más aludido en documentos y declaraciones oficiales acerca del Guadalquivir en Córdoba. Esta *centralidad fluvial* ha sido perseguida, a través de la mejora de elementos del entorno -rehabilitación urbana, rehabilitación de vivienda histórica, realineaciones de la fachada de la Ribera, diseño de parques junto al río y las obras de ingeniería hidráulica-, así como la inversión en un conjunto de equipamientos emblemáticos.

Estos factores de centralidad, se tornan, sin embargo, costosos e insuficientes para conseguir una centralidad de tales características. Cuando se habla de la centralidad de un río a su paso por la ciudad, se hace referencia a la *centralidad de un vacío*. Si este vacío no está arropado -o favorecido- por un contexto que la ciudadanía pueda reconocer simbólicamente, a la vez que, participa activamente de dicho espacio; esta pretendida centralidad se diluirá en la indiferencia de la vecindad.

Se consideran valores positivos de la *centralidad* para el *Guadalquivir en Córdoba*: la capacidad de articular flujos de distinta naturaleza; de asumir distintas funciones; de desarrollar actividades diversas; así como la de aglutinar una serie de identificadores en una misma entidad física -el Río-, con un significado simbólico particular. A su vez, se ha de tratar de ofrecer un lugar preferencial; lugar de llegada y partida -no sólo de paso- con una jerarquía espacial no impositiva; se han de reconocer sus características no visibles, que profundicen en la búsqueda significados; correspondencias entre el lugar y sus prácticas sociales; coexistencia de elementos de distinta naturaleza llevados al límite. Así como favorecer el desarrollo de escenarios de convivencia, diversidad, complejidad y contradicción; espacios para el civismo, frente a la confrontación; confort y ecología, a la vez. Por último, facilitar plataformas de participación activa. ¡Así se convence al río!.

dinámicas metropolitanas

La búsqueda de adherencias del territorio para una *centralidad metropolitana fluvial*, parte de un enfoque territorial caracterizado a partir de dos niveles de coexistencia: la de un conjunto de entornos urbanos de natu-

raleza híbrida fruto de la asociatividad, y de una estructura de conexión espacial unitaria entre cada uno de estos enclaves y los núcleos urbanos tradicionales; formada a su vez, por el cauce del *Guadalquivir*, el trazado ferroviario y las carreteras que discurren según la traza fluvial.

La apariencia de todo este conjunto a escala subregional es de un área metropolitana fragmentada, compuesta por el núcleo principal de la ciudad de *Córdoba* y varios fragmentos de un *urbanismo híbrido* que mezcla, núcleos urbanos compactos y monofuncionales vinculados a las vías de comunicación; zonas de parcelación y edificación ilegal; naves industriales dispersas para almacenamiento y montaje; polígonos industriales; campus universitarios; el aeropuerto; el área logística y por último, zonas agrícolas de distintas magnitudes y origen.

Los recorridos *N-S*, que discurren entre la Sierra y el Río, son atravesados por el conjunto de infraestructuras comarcales y territoriales que discurren en dirección *E-O*, paralelas al trazado del *Guadalquivir* impidiendo por tanto su continuidad. Tan sólo, el conjunto de arroyos que descienden por las faldas de la Sierra hasta el *Guadalquivir*, mantienen su continuidad espacial en estos momentos. Sin embargo, estos arroyos están muy degradados y convertidos en traseras; y esquilados por las agriculturas vecinas que trabajan el terreno hasta llegar al mismo cauce.

Córdoba, podría plantearse una nueva condición, en la que estos arroyos pudieran acaparar la atención de la multitud de acontecimientos que suceden a su paso, favoreciendo las sinergias necesarias para convertirse en verdaderos *corredores sociales* del área metropolitana. Para ello, habría de recuperarse las dinámicas ecológicas de estos cauces menores junto una serie de intervenciones urbanas y de infraestructuras que introdujeran el nivel de complejidad necesario. Para lo cual, habría que conectar a este sistema, las tramas de los ámbitos de crecimiento disperso, los caminos rurales y la capacidad de "hacer músculo" en su intersección con las infraestructuras comarcales y el ferrocarril, donde se podrían acometer obras de equipamiento y establecerse dinámicas de intermodalidad. Así, hasta llegar al *Guadalquivir* desde donde contemplar de cerca, el entorno fluvial, disfrutar de sus lugares más amables y poder de este modo, realizar actividades de ocio-deportivas "consentidas" por el Río.

En definitiva, se propone una manera de consolidar nuevos barrios de la ciudad metropolitana, a través de su territorio e infraestructuras adyacentes entre lo urbano y lo rural, capaces de sindicarse ante su actual indefinición, para generar sus propias identidades en un contexto reforzado por una nueva "masa crítica" de acontecimientos. ¡Bienvenidos/as a *Guadalquivir*!

Anexos

A continuación se exponen una serie de documentos y legajos que han sido citados y utilizados en la Tesis. Considerando la importancia que en ésta han tenido, han sido en la medida de lo posible transcritos y reproducidos como material de apoyo a este trabajo para su concreto conocimiento.

“Apresúrese a ver Córdoba”

Referencia:

Castilla del Pino, Carlos (1973) Apresúrese a Ver Córdoba. *Triunfo* 538: 20–23.

Transcripción:

Salvo excepciones, cualquiera estaría dispuesto a aceptar que el hecho de que España no hiciese a su debido tiempo su revolución industrial constituye una desgracia irreparable. España - la faz de España- sería, con la mayor probabilidad, distinta, como lo fue tras la invasión árabe, y luego tras la Reconquista cristiana. Pero la negatividad que supone el no haberse incorporado en su momento nuestro país a lo que fuera el requerimiento industrial europeo, podría ofrecer hoy día una contrapartida positiva en algún sentido, a poco que existiese una mínima sensibilidad histórica: el desarrollo económico actual podría hacerse -debería nacerse, mejor dicho- de manera que fuese compatible con la pervivencia del pasado y de los caracteres mismos de la ciudad, que la hicieron cuando menos habitable.

A mí me interesa el pasado -las huellas de nuestro pasado- no sólo a modo de adorno que ofrecemos a nosotros mismos y a los que nos visitan, cosa de por sí bastante- importante. Me interesa que el pasado perviva en nuestras ciudades y pueblos, porque, paradójicamente, satisface necesidades elementales que la nueva ciudad está lejos de dar cumplido fin. Me refiero al hecho de que estas ciudades y pueblos sigan siendo habitables (cuando grandes masas los despueblan es “por otra razón”). Porque resulta que esas elementales instancias que son el vivir en relativo silencio, pasear, contactar uno con otro en tanto personas, o sea, como conciudadanos, sólo es factible allí donde la ciudad todavía existe en tanto fue hecha por y para los hombres. Así se explica el comportamiento de tantos de nuestros emigrantes, que salen de sus “tierras ante la imperiosa necesidad de subsistir, pero que una y otra vez regresan a las mismas, aunque sea pasajeramente, precisamente para convivir, porque esto del mero convivir emerge como necesidad, una vez que la de subsistir ha sido satisfecha. Posiblemente, ciudades como Écija, Antequera o Ronda, Cáceres o Trujillo, Plasencia, Ciudad-Rodrigo o Cuenca, Toledo o Salamanca, por solo citar unas pocas, no han sido edificadas de acuerdo con la acepción actual del vocablo “planificación”. La ciudad, creo, se hizo, o mejor, se fue haciendo concorde con las necesidades de toda índole, que van desde la climática y la defensiva, a la artesanal y profesional. La consecuencia de todo ello es que cada ciudad de esta índole tiene el carácter que le es propio, o sea, su individualidad. En manera alguna hay homogeneidad -ni siquiera entre pueblos de una misma comarca o región, aunque, con toda suerte de aproximaciones, pueda hablarse del pueblo andaluz, castellano o gallego-, porque la identidad entre ciudades, como entre individuos, sólo puede ser expresión de la más opresiva forma de alienación, impuesta -desde luego- por unos pocos. Hoy, sin embargo, se tiende a la ciudad-igual, y las colmenas inhumanas lo mismo se edifican en Torremolinos o Sitges, a cien metros del mar, que en Badajoz o Segovia. El resultado de todo ello es el divorcio ostensible entre lo que la ciudad es y lo que debiera ser a tenor de los factores ecológicos,

sencillamente porque la ciudad se planifica al margen de los ciudadanos, en armonía con los exclusivos intereses de un grupo de ellos.

Córdoba era una ciudad -y todavía lo es en alguna medida, aunque el futuro próximo se muestre en este sentido con tinta sombrías- que se podría habitar Pero está dejando de serlo en virtud de una hábil y sutil maniobra. Se han considerado un recinto monumental, y fuera del mismo se deja hacer, dentro de unas limitaciones que no son suficientes para evitar la pérdida del carácter que le ha sido propio. Pero Córdoba no será la misma porque se respete (?) el mínimo círculo de la judería y el que circunda a la Mezquita. El carácter de Córdoba está; también en el barrio de Santa Marina, en La Piedra Escrita, en el conjunto de Santa Marta o de San Francisco, en 1a extensa área que comprende San Pedro, la calle de la Palma de Alcántara, del Aceituno, la de Santiago y del Sol, el ámbito de la Magdalena... Mi experiencia de guía durante los años que vivo en Córdoba me ha deparado siempre, ante visitantes que ofendería denominándoles turistas, que estas zonas aludidas y muchas más muestran el notable contraste entre lo -que fuera remotamente la Córdoba árabe y judía y lo que ha sido la cristiano-popular, salpicada de palacios y casas solariegas de la aristocracia rural. Usted puede pasear esta Córdoba, sentarse en algunas de sus plazas, vivir la experiencia del testimonio directo de sus habitantes, sencillamente porque el “hábitat” hace posible todavía hablar con el que pasa. Usted puede vivir la propia evolución histórica de la ciudad. Las modificaciones sociológicas habidas, merced a los distintos signos que entre sus calles se ostentan. Porque la Historia no debe estar meramente en museos y archivos, sino que, allí donde ha sido respetada, está sobre todo en la propia ciudad.

Córdoba está, como he dicho, dejando de ser. y hay que reputar su devastación, ante todo a la especulación del suelo. Pese a las tímidas limitaciones expuestas, sobre todo en lo que concierne a la altura, han sido sacrificados ya los palacios del conde de Priego (siglo XVI), del conde de San Calixto (XVIII), del marqués de Valdeflores (XVIII), del vizconde de Miranda (XVIII), del marqués de la Fuensanta del Valle (XVI), la casa de los Ceas, popularmente conocida como “Casa del Indiano” (del XV); el Ayuntamiento (Siglos XVI-XVII) y un conjunto de casas solariegas que sería prolijo enumerar (por ejemplo, en la plaza de San Juan, en la calle de San Pablo, en la Trinidad* [nota al pie: en la plaza de la Trinidad fue demolida la casa en donde murió don Luis de Góngora, pese a la oposición, solamente oral, claro es, de una gran mayoría. Sobre el solar ha sido edificada la residencia del Opus Dei. No sólo son pérdidas irre recuperables en tanto edificaciones simbólicas del pasado, que podrían ser perfectamente utilizadas hoy, sino que la misma espacialidad que tales edificaciones conlleva ha sido definitivamente perturbada. Tras la torre de la Malmuerta -algo semejante a lo ocurrido con la torre de Valencia en Madrid- se alza un bloque de pisos. La plaza del conde de Priego, para citar uno de los más graves ejemplos de destrucción inimaginable, era realmente un asombro: el palacio formaba un ángulo recto, con sus dos fachadas de una sobriedad impresionante; otro lado del rectángulo lo forma aún la fachada del convento de Santa Isabel, con ventanales de celosía a unos ocho o diez metros sobre el suelo; al frente, la iglesia de Santa Marina cerraba parcialmente el espacio apenas ilumina-

do, de manera que la vivencia habitual, apenas anocheado, venía a ser una mezcla de recogimiento y temor. La destrucción comenzó emplazando allí el monumento a Manolete, horrendo pisapapeles de tamaño descomunal, que tiene el honor de figurar en la antología del mal gusto mundial. Hubo entonces una oposición encubierta a que a Manolete se le erigiese un monumento, y luego, a su emplazamiento. Recuerdo que su elevación se hizo gracias al producto obtenido de una corrida en la que hubieron de lidiarse once toros, amén de una charla de aquel inefable académico que se llamó en vida don Federico García Sanchiz: el buen sentido del público hizo callar a tan ilustre charlista apenas abrió la boca para emitir toda suerte de tópicos acerca de “la Córdoba de Maimónides y de los Abderramanes” y le obligó a limitarse a contemplar la corrida como uno de tantos y que le dejara en paz. Pero el monumento se hizo. Y cuando un cordobés sensato - “discreto”, diría Baroja-, con toda suerte de precauciones, hizo una tímida protesta a que a Manolete se le erigiese tamaño artefacto, en esta ciudad en la que Séneca, Lucano, cualquiera de los Emires y Califas, Maimónides, Albucasis y varias docenas más de ilustres nacidos, no poseía aún nada que los hiciese recordar, alguien salió con la razón: Es que esos no eran católicos...” En una segunda etapa, el propio palacio ha sido demolido para edificar en su lugar una casa de pisos, eso sí, de corte pseudoandaluz, con el aire de alegría estúpida quinteropemaniana que nada tiene que ver con lo que quiera que sea eso que, por llamarlo de alguna manera, denominamos lo “andaluz” (es curioso que el descubrimiento de la lógica tristeza y la serenidad del andaluz, que se corresponde tanto con el “cante jondo” cuanto con Bécquer, Machado, Lorca o Juan Ramón Jiménez, tuviera que ser entrevistado gracias a extraños tales como Borrow, Baroja u Ortega, entre otros).

En ocasiones, antes de la destrucción-construcción, se obliga a la empresa, como si fuera una exigencia drástica, a que respete la fachada, y así vemos surgir engendros de pisos tras la fachada del ya demolido palacio del vizconde de Miranda; o tras la casa del Indiano. un artificioso decorado muy propio para un film de Imperio Argentina o Lola Flores.

Cualquier ciudad del mundo habría encontrado usos para estas edificaciones, desde grupos escolares -Córdoba, tan necesitada de ellos- y Colegios Universitarios, hasta bibliotecas públicas, salas de concierto, teatro municipal, incluso hoteles o mesones, si no mediante: el interés económico, capaz de convertir en solar útil, si se le deja, a la propia Mezquita, Hoy están en peligro inmediato, por ejemplo, la casa del marqués de Boil y el soberbio palacio del marqués de Benamejí, que conserva todavía intactos incluso los jardines descritos por Baroja, a principios de este siglo, en La Feria de los Discretos y que ha sido durante años Escuela de Artes y Oficios.

Para calmar sin duda la mala conciencia ante los hechos someramente apuntados, en Córdoba ha entrado peligrosa obsesión reconstructora. Es muy probable que nuestros “reconstructores” consideren salvajes a los ciudadanos de Roma. que no han rehecho el Foro o que estimen indolentes e incultos a los atenienses, que no han tenido interés en reconstruirnos el Partenón, dejando los fragmentos del mismo esparcidos por la Acrópolis. Aquí en Córdoba, no se trata de dejar a las ruinas en condiciones, todo lo más, de que no se arruinen más: eso se estimaría en poco. Hay que hacer

de nuevo -absolutamente de nuevo- la Sala del Trono del palacio de Medina Azahara, hasta ofrecernos una ridícula parodia de lo que fue; hay que hacer íntegramente de nuevo el inmenso templo romano, aunque, desde luego, con columnas de escayola y capiteles de lo mismo; hay que hacer de nuevo la totalidad de las almenas de la muralla del Alcázar y construir un foso escuálido, capaz de ser asaltado por un infante en jolgorio, porque -como me dijo el teniente de alcalde de su momento- “después de dos inviernos, ¿qué americano sabe que esto que hacemos no tiene más de quinientos años?”; hay que estropear definitivamente la puerta de Sevilla, único resto de arquitectura militar visigótica que poseemos, con bloques de piedra simulada; hay que pintarralear de colorines absurdos la portada románico-ojival de la capilla mudéjar de San Bartolomé, o hacer que nos sonrojemos ante los que al visitarnos, nos preguntan: “¿Pero, qué es eso?”, cuando contemplan la horripilante fachada del Hospicio (hoy Diputación), estucada para simular mármoles veteados. Y así sucesivamente.

Imagino que una ciudad plantea innumerables y muy complejos problemas, sobre todo en etapas socioeconómicas de transición. Pero ha de haber, necesariamente, forma de resolverlos, y se podrá aprender, sin duda, en Roma, en Florencia, en Pisa, Urbino, Siena, o simplemente recurriendo al buen sentido. Cuando hablo de que se respete la huella del pasado, no estoy defendiendo la pervivencia de la miserabilización que, para las actuales exigencias, ofrecen sin duda muchas muestras de arquitectura popular como las clásicamente denominadas casas de vecinos. No planteo el problema en alternativa, y, desde luego, ignoro cuál sea su solución racional. Quiero simplemente llamar la atención sobre que no es permisible - perdón: no debiera ser permisible- que una ciudad se destruya ante nuestros ojos, y con una rapidez que no hace honor a la tan cacareada apatía de los españoles. Probablemente, la mayor parte de los que colaboran en esta tarea pertenecen al grupo de los que hablan reiteradamente de “valores eternos” y sitúan a España como “reserva espiritual de Occidente”. Nunca se dio tan ostensible desparpajo entre la espiritualista retórica al uso y la práctica utilitarista. A lo peor, hablando como hablo, se me incluye, una vez más, entre los que forman en el grupo de esa curiosa entidad que ellos mismos denominan “anti-España”.

Alberto Moravia dijo hace años que Córdoba era la ciudad más bella del mundo. Por principio, hay que considerar esta frase inexacta. Sólo en un arrebatado disculpable puede emitirse, porque, de hecho, nadie, ni Moravia, ni Fidias redivivo, posee una vara para dictaminar sobre medidas estéticas. Yo me limito a decir que Córdoba me parecía muy bella y que, para mí también, no era intercambiable. Si usted, querido lector, pretende tener idea de lo que Córdoba era nada más que hace diez años, ha de apresurarse. Porque de algo de lo que fuera puede no quedar huella alguna cuando venga, o, por el contrario, puede hallarlo todavía, pero bajo la forma de esperpento.

“Córdoba, una ciudad al borde del pastiche”

Referencia:

Bohigas, Oriol (1986). Córdoba, Una Ciudad Al Borde Del Pastiche. *El País*, 29 de agosto.

Transcripción:

¿No estábamos de acuerdo en que Córdoba era una de las ciudades más bellas de España, con un casco antiguo admirable, en el que sabían convivir los grandes monumentos con la recoleta estructura residencial, el espacio público con la discreta privatización del patio, el immaculado testimonio de lo popular con la trabajada superposición de usos y de estilos históricos menudo contradictorios, pero impuestos siempre con la misma decisión y el mismo optimismo con que se implanta la catedral en medio del laberinto de la mezquita? ¿No teníamos que defender el centro histórico de Córdoba como un tesoro irrepetible, con respeto y comprensión de sus permanentes cualidades? Pues entonces, ¿por qué la sublime ignorancia de los académicos, de las comisiones del patrimonio, de las autoridades culturales y demás monsergas más o menos oficiales se empeñaron en destruir este centro urbano, aplicando unos criterios de protección con tan escasa sensibilidad y con métodos tan inoportunos que sólo logran una sucesiva degradación estética y una anulación de aquellos valores arquitectónicos y urbanísticos?

Córdoba no es más que un ejemplo del problema general que ahora afecta a muchas ciudades españolas. Después de tantos años de incuria nos hemos puesto demasiado nerviosos con la conservación del patrimonio. Nadie duda que no podemos dilapidar un tesoro que se concreta en obras singulares de arquitectura y en conjuntos urbanos de una especial significación.

Ordenanzas.

Pero de aquí a establecer unas ordenanzas que definen un pretendido estilo cordobés para las nuevas edificaciones va un paso cargado de criterios antihistóricos y reaccionarios. Da grima ver las nuevas casas levantadas en el centro histórico de Córdoba con elementos ornamentales y estructurales dictados por una nueva ordenanza que prohíbe un mínimo de nuevas aportaciones arquitectónicas y que presuponen que con el aditamento de un frontón de piedra artificial, una reja andaluza y un alero más o menos pintoresco está todo resuelto, sin darse cuenta de que lo permanente de un conjunto urbano radica en problemas de escala y proporción, de contenidos simbólicos, de asimilación histórica en términos de superposición y hasta de contradicción, en esquemas compositivos mucho más esenciales y, en última instancia, en la calidad objetiva de cada edificio.

Ahora mismo, frente a la fachada lateral de la mezquita se está levantando un nuevo hotel que intenta imitar burdamente un par de casas cordobesas con la aprobación y quizá el entusiasmo de todas las autoridades académicas. Las barandillas de los balcones, los frontones vergonzantes, la policromía, el tamaño y la ornamentación de las ventanas son simples caricaturas, tanto si se miran desde la pura interpretación histórica como desde una propuesta de integración de la arquitectura de nuestra época. Por lo menos con estas casas se demuestra que ya no existen arquitectos capaces

de imitar correctamente lo antiguo como lo hacían los últimos representantes del eclecticismo historicista. Lo que con ellas no se demuestra, en cambio, es la incapacidad de la nueva arquitectura a integrarse válidamente a una estructura urbana preexistente, porque las autoridades ni siquiera permiten la experiencia.

Alarma.

Sabemos que algunos arquitectos cordobeses están alarmados ante esta situación y que, incluso, algunos funcionarios luchan para superar esta anomalía cultural, hasta ahora sin resultados positivos, frente a las barreras académicas y reaccionarias. A esas barreras habría que sacarlas de su ofuscación, explicándoles historias ya famosas en la aventura de la arquitectura moderna, como la elegante interpretación de Gunar Asplund en el edificio municipal de Gotemburgo o el inteligente respeto a las preexistencias ambientales de La Rinascente, de Roma, de Franco Albini. O mostrarles los esfuerzos de Robert Krier, Aldo Rossi, Hans Hollein y tantos otros en el intento de reconstrucción de Berlín y, más modestamente, las pequeñas intervenciones de Roser Amadó y Lluís Domènech en el barrio antiguo de Barcelona.

Pero no hace falta alejarse tanto. En alguna ciudad vecina parece que el problema ha entrado en vías de solución. En Sevilla, por ejemplo. Después de la equivocada sevillanización de Sevilla, aparecen muestras de una buena arquitectura que sabe dialogar con los barrios y los monumentos. Rafael Moneo está levantando un magnífico edificio frente a la Torre del Oro cuya propia contundencia va a añadir un nuevo signo de identidad a la configuración urbana y va a acompañar con sus signos de modernidad el signo preferencial de la orilla del Guadalquivir.

Creo que para ello hace falta un arquitecto de valía como Rafael Moneo. Pero hacen falta también políticos inteligentes que entiendan el problema. Sevilla ha tenido la suerte de disponer sucesivamente de dos responsables de urbanismo de innegable calidad: los arquitectos Víctor Pérez Escolano y Francisco Barrionuevo. Que Córdoba, y con Córdoba otras ciudades españolas, aprendan apresuradamente la lección antes de que se conviertan en un ridículo pastiche.

Veredicto del jurado del Concurso para el Centro de Congresos de Córdoba

Referencia:

Ayuntamiento de Córdoba (2001). *Veredicto del Jurado del Concurso Internacional para la Construcción del Centro de Congresos de Córdoba*. Córdoba.

Fuente:

Ayuntamiento de Córdoba.

Transcripción:

Reunido el Jurado del Concurso Internacional para la construcción del Centro de Congresos de Córdoba y tras un extenso debate sobre los cinco proyectos presentados, por unanimidad acuerda:

1- Felicitar a los cinco equipos redactores de los proyectos, los cuales han alcanzado un extraordinario grado de calidad arquitectónica y adecuación urbana.

2- Destacar sobre ellos la propuesta urbanística de la Office for Metropolitan Architecture, que atiende los objetivos programáticos con un sugestivo replanteamiento de los supuestos iniciales.

3- Recomendar a la Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba el encargo de un proyecto detallado a la Office for Metropolitan Architecture que permita comprobar la actual solución adaptándola a las nuevas condiciones de entorno y programa.

WIEL ARETS

JORGE SILVETTI

LUIS FERNÁNDEZ-GALIANO

VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI

CARLOS JIMÉNEZ

VICENTE VERDÚ

PABLO DE OTAOLA

PEDRO GARCÍA DEL BARRIO

ROMÁN FERNÁNDEZ-BACA CASARES

MANUEL MANTILLA DE LOS RIOS

Córdoba 9 de Junio de 2001

Presente y Futuro de la Ciudad de Córdoba

Referencia:

Cruz Conde y Conde, A. 1959. *Presente y Futuro de La Ciudad de Córdoba*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.

Descripción:

Conferencia pronunciada en el "Aula Magna" del Instituto de Estudios de la Administración Local el 13 de abril de 1959 por el Excmo. Sr. D. Antonio Cruz-Conde y Conde, alcalde de Córdoba.

Transcripción:

Introducción.

Difícilmente podía negarme a la invitación de los organizadores de este acto. De una parte, por la deferencia personal, que tanto agradezco, y de otra, porque requerido como Alcalde de Córdoba, no puedo eludir ninguna tribuna para hablar de mi ciudad, a la que sirvo y represento.

Incapacitado para aportar doctrinas técnicas, vengo a este lugar tan sólo a comentar los trabajos de nuestra hora, es decir, a dar fe de vida, porque vida no es otra cosa que lucha y esfuerzo. Y vengo también a hablaros de Córdoba, acaso un poco con pasión de enamorado. Un ilustre intelectual español razonaba que el amor no miente, ni alucina, ni es ciego. Por el contrario, sitúa lo amado bajo una luz tan favorable, que las gracias más escondidas se hacen patentes.

El amor es, por lo tanto-dice Ortega-, un grado superior de atención. Si mi fervorosa mirada encuentra en Córdoba recatados encantos, quisiera pedir a mis palabras la fortuna de haceros, mentalmente, partícipes de ellos.

Recuerdo que un ilustre intelectual de Bagdad que me acompañó en mi visita a aquella capital, había sido antes mi huésped en una finca de la sierra cordobesa, y cuando desde su altura contemplábamos a Córdoba, sintiéndose admirado, me dijo:

-Comprendo, Alcalde, el nombre que los árabes dieron a esta sierra: «Chabal al'Arus», «Monte de la Novia».

Y, en efecto, tal parecía nuestra ciudad, recostada en la falda de la sierra, blanca y luminosa por la magia de un atardecer primaveral.

En otra ocasión, con el mismo acompañante y desde distinto punto de vista, la ciudad se ofrecía sobre el fondo oscuro de sus montes, y así, el ilustre árabe, repitiendo su pensamiento, volvió a decirme :

-Vea usted a nuestra novia, que parece sostenida en los brazos de un esclavo.

En nosotros pervive el fervor de los árabes por su ciudad y el amor a las épocas de nuestro ayer que, si ausentes y lejanas, parecen próximas por su ejemplo estimulante. Porque aquellas vidas remotas dejaron hechos a nuestra contemplación. Y así, los muros de nuestras torres, nuestras iglesias y nuestras murallas, si bien pregonan el esfuerzo creador de su tiempo, también, con secretas insinuaciones, parecen pedir el nuestro.

Deseo exponer sucintamente algunos aspectos de las actividades urbanísticas actuales y su proyección en el futuro. Por ello, esta disertación puede titularse «Presente y futuro de Córdoba». Pero Córdoba resulta ser una ciudad-relicario. La histórica urbe conserva huellas de tres civilizaciones.

En ella florecieron las culturas más diferentes. Nuestro presente no puede edificarse sin que encontremos en los cimientos raíces del pasado, las piedras del subsuelo, los viejos sillares que son nuestro enlace con la Historia. El actual Ayuntamiento, en su tarea restauradora, que expondremos luego, se ha encontrado muchas veces ante vestigios de su antigüedad. Eran restos de significaciones evidentes, pero inertes e inexpresivos, como cerrando su intimidad. Nuestro trabajo ha sido facilitado por un numeroso grupo de eruditos, que conservan en sus mentes las vidas del pasado. Es momento de expresar nuestro reconocimiento a los preclaros nombres de Menéndez Pidal, García Gómez, García Bellido, Romero de Torres, Castejón, La Torre del Cerro, Samuel de los Santos, etc., etc., que tanto han ayudado a que nuestro presente supiese honrar a su pasado. Intento ahora repasar brevemente las etapas creadoras y evolutivas de Córdoba, romana y árabe, aunque de manera puramente esquemática.

Córdoba romana.

Tito Livio describe las torres que sobre las costas españolas vigilaban el mar. Desde ellas, los iberos, amigos y clientes de Cartago, verían el desembarco de las tropas romanas. A través de la campiña tartesia, la noticia llegaría hasta Córdoba, entonces un villorrio turdetano. Lucio Marcio es el Pretor de la conquista. El campamento militar, al adquirir permanencia, inicia nuestra urbe.

Más tarde llega a Córdoba otro Pretor, Claudio Marcelo, culto e instruído, emparentado con Augusto, el César romano. No le gusta la ciudad castrense de Lucio Marcio y cree que, por la situación y el clima, Córdoba está llamada a mejores destinos. El poblado ibero-púnico pasa a ser la ciudad romana. Debemos imaginar la ceremonia de la fundación, de acuerdo con el ritual de entonces. Una cruz en el suelo señalaba las dos vías principales. El cruce sería el centro de la ciudad, que adoptaba la forma de *urbis quadrata*. El trazado del recinto se hacía mediante un arado de bronce, tirado por bueyes blancos. Al pasar por el lugar donde se proyectaban las puertas, el arado se levantaba, es decir, se portare, origen del vocablo *portas* o puertas.

Córdoba nace, como colonia patricia, gracias a Claudio Marcelo. Ricas familias vienen a habitarla desde Roma. Los cordobeses conocen los emblemas imperiales: los lictores, con las varas y el hacha y las águilas legionarias. La Legión «Gémina», la Legión XXX y la X, son su guarnición de entonces. Claudio Marcelo, que conoció de niño las ciudades griegas conquistadas por su padre, trajo a la nuestra iguales planes urbanísticos. Se debían a Hippodamos de Mileto, el primer impulsor de la arquitectura urbana, el creador de las calles a cordel, en ángulo recto. Así, pues, con estilo helenizante nace nuestra ciudad. Las calles enlosadas se llaman «*Triumphalis*», «*Pretoria*», «*Sagularis*», etc. Las festonean palacios de mármol, templos, termas públicas, pórticos. Son magníficos edificios la Basílica del Pretor y el Palacio del Senado. La gran plaza principal se llama de las Legiones.

Córdoba pasó a ser la llave militar de la Bética y centro de la región. Nudo de comunicaciones, la cruzaban las grandes calzadas del Imperio. El río es vía fluvial para el comercio y la navegación. Una muralla torreada fortifica la urbe aristocrática, monumental y lujosa. Añadamos culta. Porque de ella había de salir Séneca, magister de sabiduría, para iluminar el

pensamiento del mundo latino, que entonces era el Universo.

En 1932, en el rincón recatado y silencioso de una bodega cordobesa, después de beber una copa de vino que lleva el nombre de aquel sabio, José Antonio Primo de Rivera escribió en la página de un álbum: «Brindo con Séneca, romano como Córdoba, más romana que árabe. Por esta ciudad, que tiene, tal vez, escondido el secreto eterno de España.»

Sin duda, José Antonio tenía razón. Basta deambular por las calles cordobesas para encontrar unos rostros llenos de raza que reclaman la clámide de los senadores romanos. Con motivo de las obras que se realizan ahora en el solar municipal, los descubrimientos arqueológicos confirman la trascendental importancia de la Córdoba imperial. Enterrados durante siglos, están de nuevo a la vista mármoles de un templo cuyos monumentales capiteles, fustes y basamentos estamos poniendo en pie, para catalogar así uno de los más importantes vestigios de la arquitectura romana española.

Estos últimos años han permitido comprobar la ubicación de algunos emplazamientos romanos señalados por los escritores. En poco tiempo se ha adelantado mucho en la tarea de conocer la planta de la ciudad romana, y es ahora cuando empieza a considerarse con el máximo interés.

También, recientemente, tuvimos la fortuna de encontrar un sarcófago, acaso el más importante y mejor conservado del país. En obras municipales subterráneas hemos descubierto un mosaico de excepcional belleza. La mayoría de las casas romanas lucían estos hermosos pavimentos, y su uso estaba muy generalizado en Córdoba, según escribe Séneca. Hace treinta años, las Bodegas Cruz Conde encontraron otro mosaico, representando a Baco, cuya perfecta expresión y riqueza de colorido son admirables, tras dieciocho siglos de ocultación.

Los cordobeses fueron partidarios de Pompeyo; y la derrota de Munda trajo, entre otros males, el saqueo de la ciudad. Tras las luchas civiles, cuatro centurias de paz y prosperidad, hasta desembocar en el desgobierno de la decadencia romana.

El paso de los vándalos hacia Africa (sic) significa el abandono y aislamiento de Córdoba, hasta Leovigildo. Pocos vestigios nos deja la dominación visigoda. El principal, una basílica, donde se emplaza hoy la Catedral.

El Califato.

El siglo x es nuestro Siglo de Oro. Córdoba alcanza su cénit. Es capital de Occidente, del mundo de entonces. Llegan las embajadas de Centroeuropa y de Bizancio. Surge el asombro de Medina Azahara. Córdoba alcanza el millón de habitantes. Cien mil casas. Veintiocho arrabales. Palacios en la ciudad. Almunias o fincas en los alrededores. La Biblioteca de Alhakén llega a contar cuatrocientos mil volúmenes.

Pese a todo ello, Córdoba conserva escasos vestigios de la época califal. Reliquias y ruinas bajo tierra, y sólo en pie, y casi intacta, la Mezquita Aljama, el monumento que dejó al mundo el arte del Islam.

De este pasado, recogido por la Historia, apenas quedan huellas materiales. Aquella civilización pervive en las crónicas y anales medievales. Conservamos descripciones de Medina Azahara y su vida fastuosa, pero sólo de tarde en tarde, gracias a las excavaciones, aparecen las piedras milenarias descritas en los textos árabes.

Cabe imaginar el diálogo inmaterial entre las ruinas de ayer y su testigo de siempre: el inmutable paisaje. Los capiteles extraídos descansan de nuevo sobre la blanda llanura cordobesa, que ya conoció el paso de los invasores orientales. Acaso la misma tierra que pisamos fué (sic) levantada al viento por el galope de los escuadrones omeyas, de finos caballos egipcios. Posándose, durante siglos, ocultaría totalmente la gran metrópoli occidental.

Sin duda emerge del subsuelo algo sutil, que lleva la influencia cósmica de aquella época a la Córdoba actual. La pervivencia del pasado salta, con sus nombres árabes, al nomenclátor de nuestras calles, que se llaman Azonaicas, o Almagra, o Almonas. Muchas casas, en los barrios populares, se mantienen sin fachada ni ventanas, y trasciende de los tapiales el mismo perfume del nardo y del jazmín. Como siglos atrás, el interior ofrece igual patio, iguales alcobas y las mismas orzas vidriadas en las despensas. Iguales los pasatiempos deleitosos: antes, el canto y la danza con pandereta, como hoy nuestro folklore flamenco. Y las aceitunas en los platos, como ahora en los mostradores de nuestras tabernas.

Patente ha quedado, en nuestra idiosincrasia, el contacto de aquella civilización de la que somos herederos. Sólo están en pie la Mezquita y algunos viejos alminares, transformados en tones cristianas. Pero si desapareció lo material, pervive el espíritu que debió conservarse embebido en el paisaje, el mismo que sirve de fondo a nuestra vida contemporánea. No cruzan ahora las callejas cordobesas los jinetes del Califa, ni los escuadrones de negros, ni los esclavos estigmatizados, ni aquellos oficiales de cascos relucientes de oro y plata; pero podemos encontrar la misma algarabía -vocablo hispanizado de algarbi-: el pregón de los jazmines, la vendedora de canastas, el titiritero y el saltimbanqui y, siempre, el paso de mujeres cordobesas, de ojos soñadores, como sus remotas abuelas, que vestían modas de Bagdad y de Damasco y usaban líricos nombres de flores y estrellas. Cuando hoy los turistas yanquis-los jóvenes del mundo-se adentran en los barrios, con sus kodaks y sus chicles, acaso ignoran que las cordobesas ya perfumaban su aliento, mascando goma, en los albores del siglo décimo.

La ciudad del Califato estaba dividida por la muralla, que la diferenciaba en dos: la Medina, llamada también Alcazaba, ubicada tras la defensa y que constituía el antiguo recinto romano, y la Axerquia, zona urbana fuera del recinto fortificado.

La muralla abría sus diferentes puertas, cuyas denominaciones persisten: Puerta de Hierro, Puerta de Osario y Puerta del Puente o del Río. Esta última franqueaba el paso al Uad-al-kehir y estaba coronada por la estatua de una antigua diosa, que los musulmanes identificaban como la Virgen María.

Este dato merece un inciso para reflexionar sobre la coexistencia de tres religiones dentro del Estado hispano-omeya. Hoy, la intolerancia de las ideas tiene mucho que aprender de aquella convivencia de comunidades islámicas, judías y mozárabes. Las luchas y persecuciones eventuales son eclipses del derecho, disculpables en aquella alhorada de la civilización; pero lamentablemente persisten hoy, y bien lo conocen los españoles, que sufrieron el acoso y el cerco, porque no agradaba nuestro régimen al cónclave apasionado de las Naciones Unidas.

Pocos datos conocemos de la topografía urbana de entonces, aun cuando sabemos el trazado casi exacto del muro de la Medina. La Córdoba romana, que logró ser una ciudad monumental, iba a sufrir con el Califato radical transformación. La capital de Al Andalus iba nutriendo su población y extendiendo su superficie. La necesidad de inmuebles para alojar aquella aglomeración fué estrechando las vías romanas. El trazado rectilíneo fué (sic) transformándose en zigzagueantes callejas, lo que aconsejaría también el clima caluroso. Necesidades de la guerra, con el aumento de población refugiada, obligarían a tolerancias constructivas, y todo ello puede razonar que surgiese para título de calle el expresivo de «Siete Rincones», que se conserva hoy, y que se repite análogo con «Siete Revueltas», como en Fez y en tantas otras Medinas afroasiáticas.

Fuera del casco urbano, Córdoba contaba hasta veintiún arrabales- nombre hispanizado del rabat árabe-, y en ellos las almunias, o fincas de recreo, estaban rodeadas por jardines policromos, donde blanqueaban las palomas con su incesante zureo.

Una zona residencial extendía sus palacios hacia el río, y también otra, en dirección opuesta, entre la ciudad y Medina Azahara, donde los cordobeses presenciaban frecuentemente el cortejo impresionante del Califa.

Los árabes dotaron a Córdoba de todos los servicios públicos; y es curioso el dato de haber sido la primera ciudad que disfrutó de alumbrado en sus calles.

Igual que hace diez siglos, nuestro desarrollo urbano sigue parecida orientación. Córdoba ha mantenido su primitivo emplazamiento, y ello puede considerarse como gran fortuna en el orden urbanístico, por cuanto la moderna ciudad se edifica fuera del antiguo recinto.

Decía Cicerón que no hay tarea en que el hombre se halle más cerca de Dios que la de fundar ciudades o conservar las ya creadas. Y, en cierta manera, esta doble misión de crear y conservar, de aunar el futuro con el pasado, es la misión actualizada de los alcaldes, cuya tarea requiere una conciencia estética, para evitar interferencias entre las necesidades vitales del día y la personalidad estática del pasado.

Córdoba sabe guardar el recuerdo de los días en que fué (sic) centro de Europa y mantiene un criterio cerrado de intangibilidad para su zona declarada artística por un decreto de la Dictadura. Es penosa y difícil, en verdad, esta lucha por mantener el sabor genuino del pasado. La vida compleja de hoy, con sus modernas necesidades, choca necesariamente con el criterio de respeto a lo típico y tradicional. Son muchos los que quisieran convertir nuestros históricos barrios, de urbanización anárquica, en modernas Quintas Avenidas. Lo que en 1926 fué (sic) preocupación municipal, es hoy preocupación colectiva y motivo de noble orgullo para Córdoba y sus hijos.

La historia de la Antigüedad nos ofrece constantes ejemplos de respeto a las viejas ciudades. Fué (sic) acaso una excepción Roma, que, devastada por el incendio, permitió las grandes reformas de Nerón. En este aspecto, el Emperador fué (sic) el gran urbanista del pasado.

Cerremos esta breve alusión histórica trayendo a vuestro recuerdo el hecho glorioso de nuestros conquistadores, que en la colonización americana ya fundaron las ciudades con planta moderna y ajedrezada. Aquellos hom-

bres de sublimes esfuerzos, aquellos héroes que ganaron la inmortalidad, salieron para la gran aventura de ciudades estrechas, de núcleos urbanos primitivos, pero hicieron nacer, grandes y hermosas, las modernas capitales americanas. Y ya que hablamos de fundación de ciudades, recordemos cómo el nombre de Córdoba se desdobra, hasta treinta y cuatro veces, por la geografía del mundo.

Deseo llevar vuestra atención a los problemas de actualidad y temo haberos cansado recordando largos períodos de nuestra historia. Cuando una ciudad tiene un pasado tan rico, tan fecundo, ese pretérito sobrevive a la destrucción y al olvido. Cuando hoy día salimos del casco urbano y esparcimos nuestra vista sobre el paisaje rural, cuando estamos en campo libre, se hace difícil pensar que la ciudad no está a nuestra espalda, sino que sigue bajo nuestros pies, y que cuando vemos fué (sic) ya gozo de nuestros antepasados, que estuvieron antes allí, bajo nuestra superficie, en estratos más profundos; y, por ello, esa realidad no la alcanza nuestra mirada.

En 1236, San Fernando clava en nuestra ciudad los estandartes de la Reconquista. La actividad constructiva entonces: refuerza defensas y levanta iglesias. El panorama urbano se va enriqueciendo con las siluetas de los templos que, alzándose al cielo, se sostienen fuertemente enraizados a la tierra. San Lorenzo, Santa Marina, San Miguel; iglesias medievales, transición entre lo románico y lo ojival, que tienen un aire castrense de castillos o fortalezas, y son las edificaciones que sobreviven a su época.

A partir del siglo XVI se inicia la decadencia ,cordobesa. América ha desplazado a Sevilla la capitalidad de la región, y en apenas tres siglos sólo se edifican iglesias, conventos, costeados por la piedad popular. Fué (sic) una excepción la plaza de la Corredera, una Plaza Mayor castellana en el corazón de Andalucía.

Termina aquí nuestro recorrido -pudiéramos llamar urbanístico- por el pasado.

Nuestra actualidad.

El Ayuntamiento de Córdoba, al estudiar sus posibilidades hizo una distinción fundamental en su programa, separando las actividades imperiosas y otras que pudiéramos llamar peculiares. Sin duda existe un quehacer idéntico para los Municipios, que constituye su programa vital. Así, por ejemplo, aguas, alcantarillados y servicios son cometidos comunes para Municipios de cierto rango. En cambio, suelen darse otras circunstancias que, por su singularidad, no se repiten en cada población y que componen su peculiaridad típica.

Córdoba tan afortunada en matices fisonómicos, nos obliga a esquematizar éstos, enfocando el problema desde dos vertientes distintas: cuidar lo que nos regaló Dios y cuidar lo que nos legaron los hombres. Dios puso en nuestras manos la situación geográfica, el río, la sierra y la campiña.

Los hombres nos legaron hechos, historia, monumentos y tradiciones.

Iremos analizando cada cosa.

CENTRO GEOGRÁFICO.-Córdoba, emplazada en maravillosa situación geográfica, no era ciertamente un buen nudo de comunicaciones, aunque la cruzaran dos carreteras nacionales importantes. En el sentido Norte-Sur, Madrid a Cádiz y a Málaga ; y en dirección aproximada Este-Oeste, la de

Badajoz-Granada.

Hace escasos años carecía del puente adecuado y de los accesos de estas vías con la necesaria amplitud. Por otra parte, el estado de las carreteras a Málaga, Granada y Badajoz hacía imposible la comunicación. La estación de ferrocarriles, insuficiente e impidiendo el desarrollo de la ciudad. Faltaba aeropuerto.

Nuestro programa era evidente: hacer que Córdoba pudiese cumplir sus fines estratégicos. En el orden ferroviario hemos obtenido el adecentamiento de la estación de viajeros, mejores comunicaciones con Granada, y se ha estudiado la solución definitiva de emplazamiento de la zona ferroviaria, una de las bases del Plan de Ordenación Urbana de la ciudad.

Construido el nuevo puente sobre el Guadalquivir, se ha conseguido la solución de los accesos por carretera a la ciudad por el Sur-Oeste mediante amplias avenidas, que son el eje del ensanche moderno de Córdoba, festoneando la muralla y resolviendo el paso por los que fueron jardines del Alcázar.

En ejecución, los accesos de Madrid y Badajoz, con vías de 62 metros de anchura; se proyecta el que ha de resolver la comunicación con las barriadas satélites de Electromecánicas, Villarrubia, etc. Estas obras se vienen ejecutando con importantes aportaciones municipales, para lo cual hacemos uso de los derechos que concede a los Ayuntamientos la vigente Ley de Travesías. La expropiación de fajas de terreno de 50 metros a cada lado de la carretera, cuya plusvalía nos resuelve en gran parte el pago de las urbanizaciones.

Esta Ley tiene el criterio de señalar calzadas y andenes distintos para el tráfico local. y el de circulación rápida. No siempre se puede seguir este sistema, porque a veces resulta perjudicial. Así nos lo viene demostrando la experiencia, y con nosotros coincide la Dirección General de Carreteras, que ha aceptado la aplicación de una norma que permita la construcción de una gran calzada y la de acerados, andenes, zonas verdes o de aparcamiento, de dimensiones adecuadas a cada caso. En ocasiones hay que dar gran amplitud a los acerados, porque coinciden con el emplazamiento de un estadio, por ejemplo, o puede hacerse un acerado mínimo, por no ser previsible circulación importante de peatones.

Faltaban también las comunicaciones aéreas, y para lograr establecerlas, el Ayuntamiento de mi presidencia ha usado, por primera vez en España, la competencia que le concede la Ley de Régimen Local en la construcción de aeropuertos. Convencido de que en el orden de prelación que el Ministerio del Aire tuviese establecido para atender las necesidades del país en construcción de aeropuertos no ocupaba Córdoba un lugar que hiciera posible su instalación en un plazo prudencial, abordamos el proyecto mediante un presupuesto extraordinario, logrando la ejecución de la obra con nuestro esfuerzo económico, al que se unió una estimable aportación de la Diputación Provincial. Así hemos podido poner a disposición del Estado un magnífico edificio para los servicios, una pista de 1.400 metros de aglomerado asfáltico y cabecera de hormigón, zonas de aparcamiento, accesos, etc., es decir, la completa instalación de todo el aeropuerto, excepto los aparatos de protección de vuelo, que el Estado ha puesto en servicio para inaugurar la

primera línea comercial que, con todo éxito y a diario, viene funcionando.

Nos falta, en materia de comunicaciones, la estación interurbana de autobuses, pero su expediente está tramitándose y podremos en breve ofrecer su realidad.

Cuando nuestro poeta Góngora vive en Granada y el recuerdo de Córdoba es el alimento más grato a su memoria, compone el gran soneto, exaltación de nuestra ciudad, que ofrecemos a nuestros visitantes adosado a los muros del Triunfo y en una de las estancias de la Calahorra. Las conocidas estrofas cantan los muros, las tones, el río, el llano y la sierra. Yo me voy a permitir ahora refrescar con ellas vuestra memoria, porque en sus armoniosos versos va implícito, pudiéramos decir, el temario de esta conferencia.

Dicen así:

A CÓRDOBA

¡Oh excelso muro, oh torres coronadas
de honor, de majestad, de gallardía!
¡Oh gran río, gran rey de Andalucía,
de arenas nobles, ya que no doradas!
¡Oh fértil llano, oh sierras levantadas,
que privilegia el cielo y dora el día!
¡Oh siempre gloriosa patria mía,
tanto por plumas cuanto por espadas!
¡Si entre aquellas ruinas y despojos
que enriquece Genil y Dauro baña
tu memoria no fué (sic) alimento mío,
nunca merezcan mis ausentes ojos
ver tu muro, tus torres y tu río,
tu llano y sierra, oh patria, oh flor de España !

José Antonio, en frase genial, expresó que a los pueblos los conducen los poetas. El Ayuntamiento de Córdoba puede decir que sí, que ha inspirado sus acciones en el espíritu de estos versos de amor y de añoranza.

Bien es verdad que nuestro programa no está hecho, sino iniciado; pero muchas realidades consoladoras han dado ya solución a problemas de indolencia y dejadez. El río.-Siguiendo a Góngora, llevemos nuestro pensamiento al Guadalquivir:

¡Oh gran río, gran rey de Andalucía!

A los romanos, ya nuestro río les sirvió para la navegación. A nosotros, tan sólo para escombreras, al pie del Alcázar, y como receptor de los emisarios del alcantarillado. Y el río sin caudal, abierto en islotes y meandros, con peligros higiénicos y sanitarios, requería una atención por nuestra parte, como el monumento más antiguo de la ciudad y anterior a ella. Hemos conseguido su encauzamiento y defensa. Una obra subastada y adjudicada ya, por un importe de 55 millones de pesetas. Un gran Paseo de ribera, todo lo largo de su orilla izquierda, enlazará el Estadio Municipal del Arcángel y el Puente Nuevo. Represado el río y con lámina de agua suficiente, está proyectada una zona deportiva y náutica.

A la orilla derecha, ha nacido la nueva Avenida del Alcázar, con jardines festoneando el río. Más allá, los ojos del Puente Nuevo dan paso al Guadalquivir.

Hemos obtenido del Estado el Molino que soportaba la gran rueda de la Albolafia, mediante la cual se elevaban las aguas para el riego de los jardines del Alcázar. Mandada desmontar por la Reina Católica, porque su ruido distraía los pensamientos que en aquellos días incubaban la conquista de Granada y el alumbramiento de un mundo nuevo, va a ser restaurada, ahora, tal y como se representa en el viejo sello heráldico de la ciudad.

En fin, hemos seguido un criterio urbanístico poco corriente, hasta ahora, en las ciudades españolas, donde el río queda casi siempre a un lado, con lo que el núcleo urbano parece vivir de espaldas a él. Hemos incorporado el río a la ciudad, para que forme parte integrante de ella. Las obras citadas, en trance de realización, podrán conseguir que el Guadalquivir -el viejo Betis- principio y motivo de Córdoba, lleve en años próximos, corriente abajo, reflejada en sus aguas, toda la panorámica grandeza de nuestra zona monumental.

LA SIERRA.

¡Oh sierras levantadas

que privilegia el cielo y dora el día!

dice el poeta. Y, en efecto, los montes cercanos a la ciudad son el disfrute de los cordobeses y nuestro maravilloso sol, tanto los dora como los inunda de violeta y bermellón, en bellísimas alboradas y crepúsculos.

Este paraje privilegiado, por su proximidad a la ciudad, es de hecho una zona residencial de vivir permanente. Y a lo fué (sic) con los romanos y con los árabes. Los patricios romanos tenían a gala poseer viñas en la sierra cordobesa, y conservan, por tal causa, su calificativo de «Lagares» muchas fincas hasta hoy. Los árabes llenan de nombres las laderas onduladas de la sierra, donde establecen sus almunias, Albaida, Arruzafa, etc. La legendaria palmera, plantada por Abderramán, ha proliferado en centenares de ellas. Los monjes mozárabes y los Monasterios cristianos, en todo tiempo florecen en sus alcores: San Jerónimo, Scala Celi, Linares, donde está la Virgen Conquistadora que trajo San Fernando.

La Sierra es prolongación de la ciudad y refugio de los cordobeses, igual hoy que en toda su historia.

Nosotros encontramos su acceso yugulado por un viaducto insuficiente; pero resolvimos la gran mejora de este acceso, mediante la construcción de uno nuevo y el ensanchado, adoquinado y acondicionado con betún asfáltico de sus principales vías.

Tres depósitos de agua, a distinta altura, han permitido la dotación necesaria, las acequias crean nuevos macizos de flores, surgen piscinas y otras instalaciones apropiadas. Aprovechando la instalación de la estación principal del abastecimiento de aguas, para construir importantes zonas de jardines, hemos previsto masas verdes de uso público a distintas alturas que, ornamentadas en su día, permitirán el estacionamiento y disfrute por el pueblo de estos parajes, que son el pulmón de Córdoba.

Tenemos en ejecución el alcantarillado de todo el sector y la adecuada iluminación en todas las calles.

Se han dictado Ordenanzas especiales para la construcción, que señalan, progresivamente de abajo a arriba, la zona verde obligada a cada vivienda, que ha de ser unifamiliar y limitado el volumen de la edificación, de tal

manera que se viene consiguiendo una transición graduada del campo a la ciudad, que ha merecido el encendido elogio de tratados de jardinería, que señalan esta zona como modelo.

La generosidad de los cordobeses regaló al Estado una magnífica finca en la Sierra, «La Arruzafa», donde se ha construido un Parador con su Club de campo anexo, piscinas, pistas deportivas, etc., que dará a conocer al turismo mundial las excelencias de nuestra sierra y conseguirá las estancias de nuestros huéspedes, en lugar de su tránsito turístico por unas horas o por unos días.

LA CAMPIÑA.

¡Oh fértil llano ! dice Góngora.

Desde antiguo, los hombres de otras latitudes, conocían cuán abundantes eran estas tierras del valle del Guadalquivir. Hace siglos, Colón, al descubrir zonas del nuevo Continente, busca la identificación con un símil, y así escribe: «asemejadas en belleza a la campiña de Córdoba».

Pero estas tierras feraces, puestas en riego desde la Dictadura, conocen alternativamente años adversos y años óptimos, como consecuencia de la falta de agua, por insuficiencia del pantano. Nosotros hemos impulsado esta obra, absolutamente necesaria, del recrecimiento del de Guadalmellato. Con ello garantizábamos el abasto de agua a la ciudad, pero también el aumento de su capacidad en un 60 por 100, lo que asegura el riego, en toda época, de las diez mil hectáreas de su zona.

Los nuevos regadíos del Bembézar, en construcción ya muy avanzada, convertirán gran parte de nuestra campiña en una vega espléndida, que promete para Córdoba un futuro admirable.

Hasta aquí lo que Dios puso en nuestras manos. Veamos ahora el legado de nuestros antepasados, de nuestros mayores; cuanto el Municipio hereda de generaciones anteriores y que tiene el deber de conservar, acrecentar y legar a su posteridad.

Las TORRES Y EL MURO.- Siguiendo la trayectoria de Góngora, don Luís invoca el cinturón de Córdoba diciendo:

¡Oh excelso muro, oh torres coronadas
de honor, de majestad, de gallardía !

Quisiera llevar vuestra atención a lo que eran, hasta hace bien poco, nuestro muro y sus torres. Las viejas murallas sólo servían para campamento de gitanos nómadas. El intrusismo particular abría claros y demoliciones. La muralla de Occidente iba muriendo cada día, golpeada por mezquinos intereses.

Nos ha sido posible mantenerla en pie, coronada de almenas, ceñida por barbacana y foso, donde vuelve a sonar el murmullo de unas aguas de nombre emotivo y tradicional: «Arroyo del Moro».

El viajero que llega a la ciudad, por los caminos del Sur, encuentra, como grata sorpresa, el cinturón defensivo de Córdoba; unos muros pardos que recortan su perfil en la claridad de nuestros días. Para nosotros hay algo más que materia inerte en esas piedras, nacidas para el combate, y que deben conservar, en sus poros, el aliento de los héroes que compusieron nuestra historia.

Hoy se reconstruye la Puerta de Sevilla, con su torre albarrana, y se ha

salvado la escondida Puerta de los Sacos. A la torre ribereña de ochavado perfil vuelve el ondeo de la bandera en alto, como símbolo de nuestro resurgir.

Padecemos hoy las tristes consecuencias de un tiempo sin sensibilidad, tan falta de idealismo que fué (sic) capaz de convertir en cárcel el Alcázar de los Reyes Cristianos. El Ayuntamiento de Córdoba no podía aceptar esta dedicación, porque en aquellas estancias regias se albergaron los Reyes Católicos y las cruzaron, llevando en sus cerebros pensamientos de aventura, nuestro Gran Capitán y Cristóbal Colón. Del Alcázar salieron los estandartes para Granada, y sólo una época, amargada y triste, pudo dedicarlo a morada de reclusos.

Hoy gozamos la honrada satisfacción de haber rescatado el Alcázar. Llevamos varios años en obras de restauración e investigaciones arqueológicas. Los baños árabes y el jardín morisco, que yacían bajo toneladas de tierra, ahora se ofrecen a nuestro disfrute.

En las torres de la Malmuerta y de la Calahorra, hemos, también, revertido su dedicación. Un pobre afán de vivir y de salir del paso, convirtió a una de ellas en cuartel de la Guardia Civil. Para eso hubo que levantar compartimientos y tabiques, se enyesaron capiteles y se ocultaron los abovedados y las ojivas. Todo ha sido suprimido y la Calahorra, dignificada en sus paramentos, es hoy Museo Histórico de la ciudad, donde guardamos nuestros más preciados títulos. Allí podéis contemplar nuestros Fueros, otorgados por San Fernando; allí están, como una actualidad petrificada, la comunicación de Colón al Concejo anunciando un nuevo mundo; la noticia del Rey Católico a los cordobeses, el mismo día de la conquista de Granada.

MEDINA AZAHARA.-Acaso tenemos en Córdoba el coto de ruinas de más interés de nuestra Península. Un mundo sumergido. Un trozo de historia que está pidiendo nuestro rescate. Llevamos medio siglo trabajando en ellas, pero a un ritmo tan lento, que podemos considerarlo falta de interés. Lo que ha emergido hasta ahora, aparte de su valor erudito, impresiona, incluso, la indiferencia del profano.

Bajo suaves ondulaciones del terreno, donde hoy pasta ganado vacuno, están los sillares, las columnas, los capiteles. El Ayuntamiento ha solicitado reiteradamente del Estado una dedicación más en consonancia con su interés. En una ocasión bien solemne, en la Academia de Bellas Artes de San Fernando, recabamos el gran honor y la tarea de que se nos autorizase a realizar los trabajos por nosotros mismos. Ello basta para poner de manifiesto que, en esta empresa, hemos llevado al límite nuestro deseo de servir a Córdoba.

LA CORREDERA.-Se llama así a la Plaza Mayor de nuestra ciudad. En ella se celebraron todos los actos importantes de nuestra historia. Próxima a San Pedro, la primitiva Catedral mozárabe, llega al siglo XVII con arquitectura irregular y el Corregidor Ronquillo Briceño la convierte en plaza porticada de estilo castellano, único ejemplar del Sur de España, con unas dimensiones de 108 metros por 50.

Hace sesenta años se construyó en el centro de la misma un gran mercado. Los regidores de entonces resolvieron el problema espacial del abasto, sin preocuparles la historia ni la perspectiva. Aquellos metros cuadrados

de tierra cordobesa, antes llenos de sol, que habían palpado las realidades históricas, que muchas veces se habían humedecido de sangre y siempre de exaltaciones, se cerraron en una gigantesca mole de hierro y ladrillo.

Después de vencer grandes dificultades, en estos días se ha procedido a la demolición y así la Plaza queda libre de la impertinente intrusión del Mercado y nos ofrece, otra vez, la visión completa de su arquitectura y el recuerdo de su historia. Se ha construido un mercado subterráneo en la misma plaza, con lo que al liberar su suelo, habremos conciliado el interés de la herencia recibida y las necesidades vitales del sector donde se emplaza.

CASONAS Y PALACIOS.-Signo evidente de nuestra recuperación lo proporciona el contemplar numerosos y viejos palacios, rescatados de casas de vecindad. El Estado, el Municipio, los particulares, restablecen, con igual empaque, las viejas casas solariegas. Así, Educación Nacional instala en la Casa de los Páez el Museo Arqueológico; el Ayuntamiento adquiere la Casa de los Caballeros de Santiago para dedicarla a Grupo Escolar, salvando así sus vestigios mudéjares, probablemente del siglo xv. Y también adquiere la Casa de las Bulas, que vuelve a recuperar su carácter y convertirla en Museo Municipal de Arte Popular, en ella se exaltan tres actividades que han dado renombre a nuestra ciudad fuera de las fronteras: la platería, los cordobanes y el toreo. Otra restauración en la calle de los Judíos, nos ha permitido establecer un Mercado de Artesanía y Objetos Artísticos. Los Marqueses de Viana coleccionan, en las Rejas de Don Gome, un museo de incalculable valor, después de haber recuperado importantes anexos de su casa solariega. En las calles Cabezas, Encarnación, Plaza de las Bulas, etcétera, familias cordobesas restablecen sus casas con la personalidad y el señorío de las antiguas épocas.

CAPILLAS, ERMITAS Y HUMILLADEROS.-El afán de utilización del pasado y quizá también la falta de recursos, determinaron que en plena Casa Consistorial, su capilla, forrada con bella azulejería del siglo xviii, estuviese convertida en almacén para los servicios de riego. En ella se ha restablecido el culto, presidido hoy por una imagen de San Fernando.

De igual manera, la Excma. Diputación ha devuelto a los cordobeses su Capilla de San Bartolomé. Al parecer, y en muchos años, la riqueza de sus paredes sufría la condena de no ser contemplada por otros ojos que los ya inertes y sin luz de los cadáveres del Hospital.

Se ha restaurado y de nuevo abierto al fervor religioso del pueblo, en la Plaza de Abades, la Ermita de Los Claveles, así llamada porque se atendía a su culto con el producto de la venta de estas flores en un puesto situado en sus inmediaciones, y se han restablecido numerosos Humilladeros que la piedad de siglos pretéritos colocó en la calle del Amparo, callejón del Adarve, Convento de la Encarnación, etc.

Se ha verificado la reapertura de callejas, que el peligro de epidemias o el interés de los particulares habían cerrado desde tiempos antiguos, sustrayéndolas a la topografía urbana. Tal la de los Arquillos, aureolada por la leyenda y tradición de las cabezas de los Infantes de Lara, la de la Hoguera, la de los Rincones de Oro, la de las Flores, etcétera. En fin, hemos sentido la necesidad de llegar a todos nuestros rincones de barrios, tan expresivos, pero un poco herméticos, como si quisieran pasar inadvertidos.

Nada ha mudado en ellos. Son como antes, como siempre: cal, flores y silencio. Y, en esas callejas que estaban cerradas, nuestra labor ha consistido en devolverles su pavimentación y su luz, y dejarlas otra vez, para que sigan conservando nuestra evocadora tradición.

Pero la intangibilidad de la zona artística y el respeto que por Ley y por devoción nos viene impuesto para los valores históricos y tradicionales, no estimamos, sin embargo, que debe cerrar el paso en Córdoba a nuevos estilos, ni al arte moderno. Por el contrario, alentamos toda inquietud artística, por avanzada que sea. Si no se hubiese hecho así en el pasado, nuestra ciudad sólo tendría algún vestigio romano. Es absurdo pensar que las nuevas edificaciones hayan de llevar necesariamente un arco de herradura, ni se puede decir que el arte de nuestra ciudad, de nuestra Arquitectura, es un arte puramente cordobés. Nuestra Mezquita vino de Oriente, lo gótico de Centro Europa, el estilo neoclásico o barroco no nació en Córdoba, si bien todo ello atisba una interpretación local, que encaja y armoniza el conjunto. Esto ha hecho, que al correr de los tiempos y en un solo emplazamiento, tengamos un puente, romano; la puerta del mismo, clásica; el monumento a San Rafael, barroco; la portada de San Jacinto, gótica; la fachada de la Mezquita, árabe. Y todo ello es un conjunto monumental, del que nos sentimos orgullosos.

Para el Arte no hay fronteras y, por consiguiente, Córdoba, aunque tenga carácter antiguo, no puede cerrar sus puertas al arte moderno; y así, nuestras urbanizaciones se realizan con arreglo a las exigencias de la vida actual y nuestros edificios con arreglo a los nuevos estilos, interpretados por Arquitectos cordobeses que saben conjugar los modos y los materiales actuales dando un sello personal a sus proyectos, que en el futuro podrán marcar cierto carácter local a las construcciones del siglo xx.

Entre los puntos de urbanización comunes a todas las ciudades, el abastecimiento de aguas constituía el grave problema de Córdoba el año 1924. Todavía utilizaba los manantiales de la sierra y en alguna parte las conducciones árabes, incapaces a los diez siglos de su existencia de continuar prestando un servicio eficiente. La recuperación de Córdoba se había iniciado y ya alcanzaba 75.000 habitantes. La Dictadura resolvió el asunto mediante las aguas del Pantano de Guadalmellato, que entonces se terminaba, obteniendo la concesión de 20.000 metros cúbicos diarios y utilizando como conducción el propio canal de riego, al descubierto. A los treinta años el problema se nos planteaba nuevamente con gravísimos caracteres, pues la ciudad llegaba a las 190.000 almas.

Ha sido preciso llevar a cabo el recrecimiento de la presa del pantano, para aumentar su embalse hasta 160 millones de metros cúbicos y hacer una obra de nuevo abastecimiento de la mayor importancia: conducción de 25 kilómetros de longitud, 12 sifones y 12 acueductos, que lleva el agua rodada a la estación depuradora y de filtraje, situada a la altura necesaria para que la red de distribución tenga presión de 35 a 65 metros. Capacidad para 60.000 metros cúbicos diarios, aproximadamente la misma que los depósitos reguladores. Las obras, por un importe de 200 millones de pesetas, son financiadas al 50 por 100 por el Estado y el Ayuntamiento, siendo también a cargo de este último el importe de las expropiaciones necesarias. El consu-

mo de abonados se ha duplicado con relación al año 1950 y cuadruplicado con relación a 1940.

Córdoba siente hoy la satisfacción de tener su problema vital resuelto y el orgullo de contar con la más moderna instalación de abastecimiento de España, que ha merecido la atención incluso de especialistas extranjeros.

A la llegada a la Alcaldía de don José Cruz Conde, el año 1924, Córdoba carecía de saneamiento y pudiera decirse que dormía sobre una gran letrina. Alguna conducción romana era todavía utilizada. Hubo de acometer el problema con toda decisión, construyendo una red de alcantarillado en toda la ciudad. El gran crecimiento de estos años, consecuencia del impulso de aquellas fechas, nos ha obligado al saneamiento de grandes sectores mediante la construcción de colectores y alcantarillados, por un importe aproximado de 40 millones, en parte en ejecución.

De pavimentaciones y alumbrados vienen dotándose las zonas de ensanche y renovándose grandes extensiones de la vieja ciudad, procurando conservar en la zona artística las características de pavimento antiguo de losa de piedra y empedrado de morrillo; pero sobre firme de hormigón, y utilizando faroles artísticos, si bien, en ocasiones, con alumbrado de mercurio. Las demás instalaciones que se efectúan cuentan con los elementos más modernos, y todo ello viene realizándose mediante el cobro de contribuciones especiales.

Para lograr hacer realidad los objetivos de nuestro programa, hemos puesto en marcha todos nuestros recursos y para ello fué (sic) necesario, primero, la ordenación de la Hacienda municipal y así, de un déficit real del presupuesto ordinario de dos millones de pesetas, fuimos consiguiendo superávits que, de sesenta y cinco mil pesetas en el primer año, ha llegado a superar los cinco millones en años sucesivos. Naturalmente, estos superávits no se han atesorado, ni están en la Caja. Los hemos empleado en obras, de forma que vuelvan al pueblo trasmutados en mejoras. Tenemos en vigor diecisiete presupuestos extraordinarios, por un importe de 292 millones de pesetas, más el ordinario de urbanismo, que totalizan 303.637.000. Como la aportación estatal a la obra de aguas es de loo millones, la cifra de obras municipales les en ejecución sobrepasa los 400 millones de pesetas.

Ni un Concejo municipal, ni un Alcalde, han de ser meros instrumentos administrativos. Eso sería negarles su carácter político y representativo. Nuestra política ha consistido en incorporar a nuestros representados a la labor común, en pro de la ciudad. Los cordobeses vivían de espaldas al Ayuntamiento, ajenos a lo que son sus solidarios intereses. Se diría que la gradilla de su casa, el escalón a la calle, constituía una frontera que limitaba, puertas adentro, el único interés de su vida, sin darse cuenta de que sin su calle, su barrio o su ciudad, su vida tenía un horizonte bien limitado.

Hemos logrado despertarlos de ese letargo, sacudir su :indiferencia y hacerles ver que el Ayuntamiento son ellos mismos, que los componentes del Concejo estamos a su servicio, y que no viesen en nosotros unos recaudadores de impuestos, cuyas cifras son dedicadas a privilegios, prebendas o nóminas de inútiles. Sus aportaciones se destinan a la pavimentación, alcantarillado o alumbrado de su propia calle Y así, por contribuciones especiales que llegan al cien por cien, los cordobeses vienen transformando totalmente

su ciudad. Alguien apuntaba que con un contencioso-administrativo podrían evitar el pago de determinadas contribuciones. Es posible que así hubiese sido; pero cuando han apreciado que el impuesto es, a la vez, inversión rentable, Y que su inversión está empleada en beneficio directo, el cordobés ha modificado su diálogo con el Ayuntamiento. Y cuando antes discutía un recibo de treinta y tres pesetas, porque su fundamento pudiera ser caprichoso y su destino indeterminado, hoy acepta el pago de cuatrocientas mil, porque conoce su directa aplicación.

El Ayuntamiento también dialoga de distinta manera con el contribuyente. Al inaugurar una de estas obras, en que ofrecíamos después una copa de vino en un salón municipal a los vecinos de la calle, procurando que esa casa fuese en verdad la Casa de todos, me confesaba un modesto propietario que se habían disipado, en unos minutos, todos sus prejuicios antimunicipales, no sólo al ver el alumbrado de su calle, fruto de su propio esfuerzo, sino porque, según decía, «en esta Casa sólo había estado formando cola en una ventanilla y hoy me siento en mi casa, tomando una copa».

La crítica apasionada se ha sustituido (sic) por la sugerencia y la iniciativa; la obstrucción y el contencioso, por la colaboración desinteresada, y es porque, acaso, nosotros, la generación de la guerra civil, hemos conocido lecciones supremas de generosidad, ejemplos de abnegación tan próximos, que vivifican nuestros actos. Las bombas que caían en nuestra ciudad, sobre las calles y sobre las casas, traían destino para todos y hemos aprendido que nuestra vida, ausente de egoísmos, debe saltar cada mañana la gradilla de nuestro hogar, dispuesta a unir su esfuerzo al esfuerzo de todos.

No es difícil conseguir esta colaboración. El amor a la tierra que nos vió (sic) nacer es innato y por ella nos sentimos capaces de cualquier sacrificio. Por eso, después de la familia, el Municipio es el órgano natural que a través de las vicisitudes y de los tiempos sobrevive, presenciando cuán mutables son los demás organismos artificiales. Por fortuna, el Régimen lo reconoce en sus postulados y, si bien alguna legislación atenta contra este principio, estoy seguro que al desarrollarse las disposiciones institucionales del país, los Municipios españoles adquirirán su máximo esplendor y a ellos se encomendará el mayor cometido, que de manera exhaustiva deberán cumplir, empezando la actividad provincial y estatal allí donde termina el ámbito del Municipio. Resulta, a veces, un contrasentido que los fondos del Estado se destinen a la conservación de monumentos característicos de las poblaciones o a urbanizar calles de determinadas ciudades, y los Ayuntamientos, sin embargo, colaboren con su esfuerzo a edificar el Gobierno Civil o la Audiencia. El valor de los edificios municipales que en Córdoba ocupa el Estado o el de los terrenos que ha venido cediendo para funciones provinciales o estatales, sería más que suficiente para poder desarrollar una política de suelo, para tener su Mezquita dignamente, o para desenterrar los Palacios de Medina Azahara.

Nuestro futuro.

Esta colaboración cordobesa a través de su Municipio, a que me he referido antes, es garantía firme del futuro de nuestra ciudad. El ritmo de aumento de población es de dos a tres mil habitantes por año. La zona de regadío va a ser aproximadamente triplicada al terminar los pantanos en

construcción. Es previsible, en veinte años, contar con 400.000 almas. En estos veinte años nacerá otra Córdoba. Es nuestro deber prepararla amplia, hermosa, moderna. Contamos con agua, con energía eléctrica suficiente, con mano de obra especializada. Añadir a esto nuestra situación como nudo de comunicaciones. Estas son las condiciones necesarias para entrever un importante desarrollo industrial.

La producción de nuestros regadíos se elevará a unos 50.000 vagones. Ello empujará nuestras instalaciones ferroviarias y obligará a la navegación del Guadalquivir, ya resuelta hasta Palma del Río. Naturalmente, no puede quedar excluido (sic) el trayecto Córdoba-Palma, porque será el de menor costo y mayor rendimiento.

Una Agricultura y una Industria potentes tienen, como aliado complementario, al Comercio. Ya vemos en nuestros días cómo crece y alegra nuestras calles con sus modernas instalaciones, sus escaparates, sus luces y sus anuncios.

El futuro es prometedor y debemos evitar que nos desborde. Esta circunstancia ha impuesto la urgencia de nuestra ordenación urbana, la previsión de un mañana, que llama ya imperiosamente a nuestra puerta. No podemos consentir que Córdoba se desarrolle anárquicamente. Ya hemos pagado con moneda de bochorno esta imprevisión y están ahí, acusadores, los barrios del Zumbacón, Miraflores, etc.

El Plan de Ordenación Urbana ya está en marcha. En él hemos tenido en cuenta que Córdoba, en su desarrollo, ha tenido siempre dos límites naturales: la sierra al Norte y el río al Sur. Por eso, a través de los siglos, se ha ido extendiendo en sentido Este-Oeste. Nosotros hemos entendido que es tos dos elementos, sierra y río, deben incorporarse a la vida de la ciudad y por eso se prevé la desviación del ferrocarril y la construcción de puentes sobre el río.

La Gran Vía Este-Oeste, que hoy no tiene la ciudad, es absolutamente necesaria y por ello, en el Plan de Ordenación, se proyecta establecerla en la zona que hoy ocupan las instalaciones ferroviarias. Respetamos en este Plan la vieja ciudad y se establece un cinturón verde que la rodea aproximadamente por el trazado de sus antiguas murallas; se determinan otras zonas verdes y deportivas, en gran parte al pie del Guadalquivir, que ya están en ejecución. El perímetro de Centros oficiales está previsto con una Gran Plaza, donde se ubican los más importantes edificios y otras construcciones para las oficinas públicas de menor importancia. El hecho de carecer Córdoba de adecuadas instalaciones para estos centros, garantiza la rápida construcción del conjunto, que tenemos ya en vías de ejecución, puesto que disponemos de toda la zona proyectada.

Preparamos también una zona comercial que permita la ampliación de la actual, ya saturada, en la que se ha llegado a cifras superiores a 20.000 pesetas en el valor del metro cuadrado. Y dispuesta también la zona de Centros culturales, en breve se iniciará la construcción del primer edificio.

Se han acometido los polígonos previstos para viviendas, empezando el Ayuntamiento uno de treinta hectáreas en el Sector Sur de la ciudad, en la orilla izquierda del Guadalquivir, en el que, por primera vez en la historia de nuestro Municipio, se están construyendo alcantarillados, pavimentando

calles e instalando canalizaciones subterráneas antes de empezar la construcción de edificios. Estos se vienen haciendo por distintos organismos y particulares, bajo la dirección de diversos arquitectos, lo que evitará al barrio un sentido de monotonía, más si se tiene en cuenta que se destina a clases sociales distintas, huyendo del tipo de barrio obrero o clasista. El Ministerio de la Vivienda inicia la construcción de otro polígono de similar superficie.

Se establece una zona industrial en el Nordeste de la ciudad y en barriadas satélites se prevén otras para explotaciones industriales y agrícolas, así como también destinadas a residencias temporales de verano para la clase media, en la parte alta de la sierra, con lo que se completa el Plan de Ordenación Urbana de Córdoba, que a grandes rasgos hemos señalado.

Constituye una íntima satisfacción para el Ayuntamiento el hecho de que no se trata de un proyecto ideal y de incierta realización. Por el contrario, gran parte de él se encuentra en ejecución y se han tomado las medidas necesarias para que su realización sea posible. Sólo falta la desviación de la zona ferroviaria, que se hace absolutamente precisa, tanto para el normal desenvolvimiento del nudo ferroviario más importante del Sur de España, como para la ordenación del casco urbano de Córdoba. La circunstancia de que el valor actual de los terrenos que ocupa el ferrocarril sea tan importante, y la necesidad, cada vez más apremiante, de llevarla a cabo, nos hacen sentirnos seguros de que su realización será también realidad próxima.

Al rendiros cuenta en esta jornada de nuestros trabajos, bien quisiera que mis palabras y, sobre todo, los hechos que recogen, pudiesen ser una modesta aportación a los meritorios esfuerzos de este Instituto de Estudios de Administración Local, la competencia de cuyos técnicos y profesores son la mejor garantía de una más completa y perfecta organización de la vida municipal en nuestra Patria.

Nosotros, los que servimos a nuestra ciudad desde su Concejo, tenemos ya rendida nuestra carrera. Otros nos reemplazarán con iguales entusiasmos. Pero vosotros sois lo permanente y además servís una empresa que tiene el sello único de la inmortalidad. Nosotros pasaremos, pero los Municipios quedarán en pie por los siglos.

Cuando en acto análogo en el futuro, siendo nosotros ya polvo y ceniza, un Alcalde de mi tierra se refiera a nuestra época, bien pido a Dios que, saltando sobre errores y torpezas, pueda decir con razón:

«SIRVIERON A CÓRDOBA CON BUENA VOLUNTAD.»

Memoria del Anteproyecto de Ensanche de Córdoba

Referencia:

Ayuntamiento de Córdoba. 1939. "Anteproyecto de Ensanche. Memoria". Córdoba: Ayuntamiento de Córdoba. Recuperado de la Biblioteca Provincial de Córdoba.

Transcripción:

Concepto del Ensanche

El Ensanche, como todo trabajo de urbanización, no se refiere únicamente al concepto de su significado (transformar el campo en urbe poblar el campo) sino hacerlo con arreglo a una ordenación previa y a un orden dispositivo en virtud del cual pueda la colectividad recibir del individuo el máximo esfuerzo útil y este a su vez recibir de la comunidad los medios para desarrollarse plenamente en libertad y bienestar. En este concepto el problema que nos ocupa no puede ser exclusivamente municipal ya que en él entran todos los factores técnico, económico y social. Este último con una influencia decisiva ya que la Arquitectura ha de ser evidentemente un Arte de sometimiento al medio tanto más expresiva en sus ejemplares cuanto más se refleje esta idea. Por consecuencia el Urbanismo abarca todas las ramas del saber "comprende todas las profesiones: médicos, abogados, economistas", ingenieros, arquitectos, etc., y como por otra parte se plantean problemas previos en la extensión de ciudades y muy especialmente en el caso de Córdoba cuya resolución requiere el asentimiento y la autorización de Organismos Superiores ajenos a la Corporación Municipal, fué (sic) mi primera idea la constitución de un Consejo Superior de Ensanche, al cual se habrían de plantear cuantas cuestiones previas exteriores a la esfera Municipal pudieran surgir en su desarrollo y ya con sus inducciones y acuerdos los podría actuar la técnica municipal con más firmeza, respaldada en sus iniciativas con el previo asentimiento de los Organismos Técnicos Superiores.

Dicho Consejo tendrá como principal misión:

- a) Servir de lazo de unión entre el Municipio y el Estado o la Provincia para aquellas obras o servicios que afectasen a dichos organismos.
- b) Proponer la modificación de aquellas leyes» que pudieran ser obstáculo para el desarrollo natural del proyecto.
- c) Adoptar las iniciativas que estimase conveniente para el más perfecto condicionamiento del conjunto.

Dicho Consejo pudiera estar constituido en representación de los distintos organismos interesados en la siguiente forma: Municipio.-Alcaldía, Presidencia.

Provincia.-Diputación Provincial.

Estado Ministerios: Obras Públicas (Jefatura de Obras Públicas, Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Ferrocarriles); Industria: (Jefatura de Industria, id de Minas); Agricultura: (Jefatura de Agricultura, (Servicio agronómico); Hacienda: Delegación de Hacienda; gobernación: (Gobierno civil); Instrucción Pública: (Inspección 1ª enseñanza; Sanidad: (Inspección Provincial de Sanidad); Guerra.

Representaciones de Usuarios: Cámara Agrícola, Minera, de Industria y

Comercio, de la Propiedad urbana, de Cooperativas, sociedades Obreras, de Deportes y de Banca.

Técnicos: Asociación de Ingenieros civiles, colegio de Arquitectos, Abogados y Procuradores, Médicos, Farmacéuticos, etc. Financieros, Aparejadores, Contratistas de Obras.

Documentación precisa.

Colección de planos antiguos con el progresivo desarrollo de la Ciudad. (Tenemos cuatro coleccionados en etapas de tiempo aproximadamente promediados). El del Barón de Karwinski del año 1811, otro del año 1851, el de Casañal de 1884 y el del Instituto Geográfico de 1928).

Plano de densidad por zonas.

barrios insalubres y barriadas más pobres.

de la zona industrial (con estadísticas del crecimiento).

Red de Alcantarillado.

id. de Aguas.

id. de Alumbrado Eléctrico y Gas.

de comunicaciones y transportes, veredas pecuarias.

Sistemas de Parques

Edificios Públicos, Escuelas, Mercados etc.

Mapa Geológico del Ensanche a ser posible Mapa topográfico a escalas de 1:2.000 y 1:5.000.

Mapa parcelario

Mapa fotogramétrico de Córdoba

Mapa Artístico de Monumentos principales y Zona propiamente dichas.

Datos Meteorológicos: Vientos dominantes, régimen de lluvias, cantidad máxima, etc.

Estadística de crecimiento de población: Id. de natalicios; Id. de mortalidad con especificación de causas. Id. de crecimiento de la construcción por zonas y años sucesivos. Id. de crecimiento de la Puesta en Riego. Id. de Circulación. Id. de la circulación de tráfico en las principales vías del interior y por carretera. viajeros y mercancías. Id. de la circulación de ferrocarriles. Id. de la circulación de autobús.

De la documentación reseñada, parte de ella, no hay más que copiarla en limpio y otra irla ejecutando a medida que el trabajo lo vaya permitiendo. Parece un poco anómalo que esta labor previa de "Información sobre la Ciudad" se ejecute después de empezado el estudio de Ensanche, pero ello obedece a tres causas: la primera que estimo que todos los datos estadísticos citados, planos, etc., que juzgo indispensables para presentar el proyecto definitivo, tiene má importancia que su valor comparativo que por el real. y más interés para un estudio de Reforma interior que para el de Ensanche, labor la primera que aún no está autorizada; la segunda porque después de ejercer el cargo durante diez años se conocen muy aproximadamente esos datos indispensables, por otra parte para un concurso en que hubieran de actuar Arquitectos de fuera de la localidad; y la tercera porque al llegar el momento presente previsto, que pudiéramos llamar de justificación del trabajo, hubiera sido poco lucida la labor presentada, teniendo en cuenta lo penoso y lento de su ejecución y por tanto se hubiera prestado, para algunos Concejales poco avezados, como es lógico, a la práctica de esta clase

de trabajos, a desagradables, sospechas sobre el rendimiento de jornada de la Oficina desde el principio de su actuación, contando con la suspicacia que puede surgir la natural autonomía que por su carácter técnico goza en su funcionamiento.

Principios fundamentales para su estudio y criterio a seguir

- a) Respetar las vaguadas existentes, vías de tráfico caminos de enlace en la futura extensión.
- b) Idem las parcelaciones aprobadas.
- c) Idem en lo posible las construcciones autorizadas en la zona.
- d) Idem las industrias establecidas.
- e) Supeditación del trazado a las condiciones topográficas del terreno.
- f) Tener muy en cuenta para la futura clasificación de volúmenes las condiciones económicas del terreno.
- g) Dar importancia primordial al trazado de vías en relación con la orientación de viviendas.
- h) Sometimiento absoluto de todo el trazado anchura de vías orientación, clasificación en zonas, etc., etc., es decir, de todo el estudio completo, al más perfecto acondicionamiento de la célula o elemento primordial, la vivienda en cualquiera de sus categorías.
- i) Estudiar la facilidad de movimiento de tráfico en las vías principales no a expensas de su anchura sino de la supresión de puntos de cruce.
- j) Cumplimiento de cuanto dispone el Estatuto Municipal y Ley de Ensanche de 1893, sobre la materia y demás disposiciones vigentes especialmente el Reglamento de Establecimientos Insalubres, incómodos y peligrosos en cuanto afecta a la zona industrial.

Capacidad de Ensanche

Se ha calculado como es corriente en esta clase de estudios para un plazo de treinta años teniendo en cuenta además el plazo que señalan los beneficios de la Ley.

De los datos estadísticos facilitados resulta que el censo de población de Córdoba de hecho en el año 1920 era de 73.710 habitantes y para el año 1930 de 103.020 resultando para el decenio 29.310 habitantes. En el año 1934 la población de 115.649 habitantes y para el pasado año 1935 aun cuando no está terminado el padrón de 118 a 120.000 habitantes, es decir, que se puede tomar un promedio de 3.000 habitantes por año: y por consecuencia para los 30 años 90.000 habitantes. Como según el apartado a) del artículo 6º del Reglamento de Obras. Servicios y Bienes Municipales deben corresponder por lo menos 50 metros cuadrados por habitante de la zona urbana resulta una superficie de 450 hectáreas, calculado por exceso pues se parte de la base de que todo el aumento de población producido en dicho periodo va a ocupar exclusivamente la zona de Ensanche

Determinada la superficie que ha de ocupar el Ensanche hemos de tratar de un punto importante, tal es, la determinación de la zona o zonas en que ha de desarrollarse la totalidad del área calculada.

Enfocando serenamente la cuestión se ve claramente que hay dos zonas en donde al momento presente se van desarrollando espontáneamente situadas al N. y O. de la población, la Sierra y el lado Poniente del Paseo de la Victoria. El primero pudiéramos decir un ensanche característico de vi-

vivienda individual aislada de una o dos plantas, en su mayoría de recreo, sin que por su densidad y tipo de construcción de contingente de importancia como ampliación urbana, es decir, en una palabra un ensanche de clase acomodada y no diremos de ricos, porque no parezca paradoja, teniendo en cuenta la pobreza de sus construcciones.

El otro ensanche desarrollado en la huerta de Camila v Cardosa lo largo de la Avenida de Medina Azahara y Huerta Grande, francamente de clase media tipo, tendiendo a enlazar Córdoba con la Electro Mecánica, de vivienda en bloque, en un sistema de construcción equivocado a mi juicio en cuanto a espacios libres por efecto de la parcelación, pero que desde luego es el que corrientemente se ha venido realizando.

En cuanto a vivienda obrera, la población se ha ido ensanchando por la parte de las Margaritas y anárquicamente sin obedecer al más elemental principio de higiene y construcción en la parte de la Sierra correspondiente a la Huerta del Naranjo y fuente de la Salud.

Recoger estos espontáneos movimientos de expansión constituye la primera obligación del que quiera enfocar bien el problema concretando la cuestión en sus justos términos. Orientarlos, darles forma adecuada. ordenarlos debidamente, en una palabra, ha de ser la labor a realizar y del mayor cariño que en el trabajo se ponga y esmerado estudio que haya de hacerse dependerá el éxito del asunto.

Por lo tanto creo están ya determinadas las zonas principales de ensanche desde la carretera de la Puesta en Riego a la de la Sierra para viviendas de clase media y obrera, sin entrar a razonar por el momento si ha de ser alta, baja o aislada o en bloque puesto que aún no se ha tratado de este punto. Hemos partido de la carretera de la Puesta en Riego por estimar que desde dicha vía al Río debe por el momento desecharse como apta para vivienda por su carácter eminentemente agrícola, su emplazamiento ya muy bajo con relación a los actuales centros de vida de la población y su dificultad de acceso a lo cual contribuye el emplazamiento del actual Cementerio de la Izquierda. Ahora bien, ¿queda con esto resuelta la cuestión? Entendemos sinceramente en modo alguno. No hay que olvidar que una población es un cuerpo vivo corno tal obedece en su desarrollo a principios ignorados que pueden salirse de los límites de lo previsto. Por esta razón entiendo que el camino a seguir ha de ser determinar las zonas principales de desarrollo de Ensanche, estudiando al mismo tiempo otras zonas contiguas ya con más amplitud en su trazado viario, es decir objeto de un plan de extensión con el fin de no hacer imposible la construcción en ellas y que sin embargo obedezcan al estudio orgánico del conjunto. Todo esto además sin olvidar, que existen zonas; propiamente dichas pero ya no en el concepto de extensión sino en el propiamente urbanístico del uso, como la industrial, que el desconocimiento absoluto de su futuro desarrollo (pese a todos los datos estadísticos que podamos reunir), aconsejan como elemental medida de prudencia la supresión del trazado viario secundario, pudiéndose adelantar únicamente su emplazamiento ha de ser a lo largo de la línea del ferrocarril.

Como confirmación de lo anteriormente indicado expondré existe una parte comprendida entre la carretera del Brillante y la Huerta del Naranjo en la que se acentúa de día en día la tendencia a construir vivienda aislada

que habrá que someter a las normas antes citadas, sustituyendo por unas Ordenanzas bien estudiadas las premeditadas emisiones de ordenación en cuanto a trazado. Algo análogo ha de suceder a otra zona de la carretera de Pedroches situado frente a la fábrica Asland por efecto de los núcleos urbanos a los que han de dar vida las construcciones que se están realizando, como la Factoría Algodonera y la nueva Prisión, especialmente esta última formándose a su alrededor lo que se llama núcleo penitenciario. Finalmente también habrá que estudiar la parte correspondiente al camino del Naranja y Camino de la Fuente de la Salud para vivienda obrera.

Respecto a lo que pudiéramos llamar visión de conjunto del Ensanche voy a exponer mi criterio:

Tiene Córdoba, por ser una de las poblaciones de carácter histórico y, por consecuencia, artístico más acentuado, modalidades tan especiales en su construcción y trazado que a mi juicio constituyen un pie forzado difícil de salvar en cuanto se refiera al estudio de reforma interior de población, si ha de ser respetuoso. El problema que se plantea es el de ampliación de su área edificada. ¿Debe de seguirse en su trazado, tipos de construcción, disposición de volúmenes, altura de edificios, etc., los mismos principios fundamentales que acusan su individualidad? Entendemos que no y pretendemos razonarlo. Las principales zonas de ocupación del ensanche son el lado Poniente del Paseo de la Victoria y la parte de la Sierra, ambas en contacto con zonas de edificación francamente modernas. Está muy bien que en el interior de la población y especialmente en la zona artística se procure en la reforma indispensable de ciertos edificios, no romper con modernismos estridentes el ponderado aspecto del conjunto, manteniéndose una especie de equilibrio urbano. Ahora bien, llevar esas características raciales a la ocupación de zonas nuevas sería a mi juicio un ridículo remedo y un absurdo afán de despistar a las generaciones venideras con tipos de construcción trasnochados haciendo pasar por construcción de la época la que no se ha producido; algo, en fin tan poco serio como poner en la caja donde se encierran los diarios y monedas en la ceremonia de colocación de una primera piedra dichos documentos cronológicos, pero de muchos años de antelación, al objeto de engañar a los que hayan de descubrirlo. Hay que urbanizar, hay que ordenar la ciudad, pero con arreglo a los principios actuales, ya que no en balde ha progresado enormemente la ciencia urbanística y la construcción. Enanche cuanto más moderno mejor, y edificación en armonía con la época, sin que esto quiera decir se excluya en sus líneas, cubiertas, sistema constructivo, las condiciones locales de clima, luminosidad, ambiente, etc. Por otra parte, el tipo característico de casa en Córdoba para la clase media, de dos plantas, patio central y galería alrededor, resultando las habitaciones generalmente de segundas luces; es antihigiénico, incómodo, caro de construcción y mucho más de sostenimiento, desechando en absoluto el otro tipo bastante corriente, de casa sin patio, desarrollada en su altura con escasísima área.

En cuanto al tipo de vivienda obrera de patio centra y habitaciones alrededor de una galería (únicamente presentables los tres días de concurso de patios), poco habitable, antihigiénico e incomodo aun cuando se dotara cada vecino de los servicios de cocina y W.C. independientes a que tiene derecho

y de que las actuales carecen.

Todo lo expuesto en cuanto se refiere a la impresión subjetiva a la concepción personal del proyecto.

Referente a la parte objetiva, obedece a principios formales de técnica dos criterios se pueden seguir en todo plan de Ensanche.

a) Concentrar en los núcleos centrales todas las actividades. Oficinas, Bancos, Hoteles, etc., y en la periferia las zonas residenciales. (City)

b) Crear núcleos independientes con vida propia, dotados para satisfacer las necesidades (unidades de extensión).

La unidad de extensión, concepto moderno de urbanización, no es por tanto más que la superficie comprendida en los polígonos que encierran la arterias principales, en donde se concentran todas las actividades: comercial, social, etc.

Teniendo en cuenta las características especiales de Córdoba antes indicadas que las hacen a mi juicio poco aptas para esa concentración de vida comercial a que obliga el primer sistema, adoptamos el segundo indicado.

Tráfico

Base primordial del acierto del trazado viario es el estudio del tráfico. El problema del tráfico se ha venido planteando en todos los municipios como un problema de Policía Urbana en vez de un problema eminentemente técnico. Se resuelve con guardias en la calle en vez de Ingenieros y Arquitectos en una oficina. Se ha venido creyendo que el tráfico se facilita aumentando el número de calles, sin tener en cuenta con esta teoría se aumenta en idéntica proporción el número de puntos de cruce, que son precisamente los que dificultan la circulación. Una bien estudiada clasificación de calles, en relación con el tráfico, ha de ser la base fundamental para la resolución del Problema. Todos los movimientos circulatorios, indispensables a la vida social: salida y llegada de trenes, abastecimiento de población, entrada y salida de teatros, bancos, etc.; los movimientos eventuales de circulación de recreo a horas determinadas, la tendencia del público a circular por determinados lugares de su preferencia; todo esto, en fin, ha de ser recogido y sometido a un estudio ordenado. También ha de tenerse muy en cuenta la preponderancia de la clase de tránsito; pues podrá ser muy europeo el predominio del tránsito rodado, pero en poblaciones como la que nos ocupa se acusa especialmente el de peatones. En el notable estudio del Ilustre Arquitecto señor Zuazo sobre la reforma interior de Madrid, se señalan los siguientes movimientos principales de tráfico, según sus causas y la finalidad que persigue:

1. Movimientos ordenados y reglamentados para la vida de trabajo. Se verifican a horas determinadas y en líneas fijas de tráfico.
2. Movimientos imprecisos no reglamentados, impuestos por la vida de negocios, repartidos durante todas las horas. Circulación en líneas regulares en parte.
3. Movimiento de transporte y de reparto, originados por el abastecimiento urbano, circulación de camiones y carros y gran tránsito de peatones a horas fijas del día; aumentan los sábados.
4. Movimiento a los centros de espectáculos, diario y extraordinario en días festivos.

5. Movimientos propios de la concentración urbana por la movilización de personas que acuden de los pueblos vecinos. Todo lo expuesto son solamente ideas generales. El estudio del tráfico ha de hacerse con su debido desarrollo y datos estadísticos en la memoria que acompaña a l proyecto definitivo.

Clases de tráfico -Vías de tráfico - Sistema viario en general

El tráfico puede ser de tránsito de penetración y de intercomunicación; por la claridad del concepto, huelga el comentario explicativo, más ello ha de darnos la clasificación primordial de vías.

En cuanto a su función, las vías pueden ser principales de tráfico, receptores y residenciales. Hecha esta, clasificación, ya podemos hablar algo de la morfología del Ensanche en líneas generales. Se estudiaran las, vías radiales uniéndolas por una red exterior (primer anillo), que resolverá la circulación de tránsito sin necesidad de penetrar en la ciudad (rondas). Corrientemente las carreteras se pierden en el centro de las ciudades, por donde ha de pasarse forzosamente para llegar a otro barrio, obstruyéndose aquél con movimientos de tránsito. Otros anillos intermedios o vías circunferenciales establecen la circulación entre las diversas penetraciones. Finalmente se han de proyectar vías secundarias, entre unas y otras zonas o barrios. Atendiendo a la segunda clasificación, a las vías principales de tráfico han de acometer otras calles de residencia, reduciéndose así notablemente los puntos de cruce en la vía principal.

Me interesa hacer la aclaración que en todos conceptos, más técnicos que prácticos, tienen un valor relativo, mucho más en el caso del Ensanche ya que esos primeros anillos o rondas han de pasar en su día a ser simplemente vías circunferenciales al acometerse la extensión y el extrarradio, algo de lo que ha sucedido en Madrid, que siguen llamándose rondas por antonomasia, siendo en realidad vías interiores de circulación al Ensanche y extrarradio, y si conservaban sus características de tránsito era por no haberse sometido aún a fondo el plan de extensión, como asimismo a las nuevas les ha de suceder lo propio al proceder al trazado del plan comarcal.

Juzgo de interés estas ideas, ya que en el estudio que vamos a acometer se ha de tropezar con estas distintas modalidades de un mismo programa: ampliación de la Ciudad, y solamente empleado en su concepto genérico, se debe aplicarse la palabra extensión a la ampliación del casco, y ello a expensas de sacrificar su valor técnico al valor gramatical.

Densidad

Este concepto importantísimo en un estudio de ensanche se preceptúa concretamente en el Estatuto Municipal a razón de 50 metros cuadrados por habitante de la zona afectada o sea 200 habitantes; por hectárea. Entendemos que en forma tan restringida no se puede aplicar, es decir, que no se llegará a lograr que la totalidad del área afectada responda a dicho coeficiente en sus distintas zonas, cosa por otra parte lógica ya que entonces habrían de perder sus modalidades características las zonas de uso y de volumen que vamos a tratar seguidamente, llegándose a obtener en el conjunto una medía que es la que entendemos ha de responder al precepto lega. Por otra parte los coeficientes de densidad no más que una consecuencia del estudio del conjunto. trazado de vías y espacios libres, ordenación

de volúmenes, etc., siendo por consecuencia imposible señalarlos a priori pudiéndose adelantar que si bien en la zona de vivienda en bloque seguramente habrán de rebasarse, ha de haber compensación con otras zonas como por ejemplo la de vivienda aislada en la Sierra en que seguramente no ha de llegar con mucho.

La legislación inglesa fija un mínimo de doce casas por acre (el acre es equivalente a 4.047 metros cuadrados), que viene a resultar aproximadamente unos 177 habitantes por hectárea, con ser una de las más restringidas en tal materia. La legislación alemana admite más coeficiente teniendo en cuenta las condiciones económicas de los terrenos. Por otra parte la densidad ha de depender forzosamente del tipo de codificación teniendo un valor relativo el número de habitantes por hectárea, ya que no ha de ser el único factor, sino las condiciones en que se hace su acondicionamiento de aire, luz, sol, espacios libres, etc., comprobado en repetidas estadísticas sanitarias en las cuales se ve las mayores coeficientes no corresponden a las zonas más pobladas sino a las que reúnen peores condiciones sanitarias.

ZONAS

Se denominan zonas los núcleos o conjuntos que responden a una misma regla o características y obedecen a las mismas ordenanzas. Siguiendo el concepto las clasificaremos como es costumbre en zonas de uso y zonas de volumen ambas tan íntimamente enlazadas que han de estudiarse conjuntamente.

Zonas de uso

Su utilización define a su concepto.

Las zonas que hemos de considerar son:

De residencia aislada y con pequeña industria).

Comercial.

Industrial.

De Recreo y Deportes.

Agrícola.

Zona verde.

Sistema de parques.

Militar (si es precisa).

Sanitaria (ciudad Sanitaria).

Ciudades lineales.

Ciudades satélites.

Respecto a la zona residencial estudiaremos aislada de lujo, aislada de clase media, aislada de clase obrera y en contacto con zona industrial.

Respecto a la zona comercial y de pequeña industria más próxima a aquella, entendemos que a la industrial surgen dificultades respecto a su emplazamiento. El ideal habría de ser en una perfecta ordenación establecer una zona puramente comercial pero esto sería mucho más técnico que práctico por la incomodidad ocasionada a causa del constante desplazamiento para satisfacer las indispensables necesidades de abastecimiento. Al propio tiempo creemos no se debe establecer de modo alguno en las plantas bajas de las viviendas de zona residencial por las molestias de humos, olores y ruidos que pudieran producir y el consiguiente aumento de tráfico que acarrearían perdiendo aquella su primordial carácter. Dentro del sistema de

unidad de extensión que hemos adoptado pudiera establecerse en dichas unidades con arreglo a diversos criterios.

Unas veces suelen situarse en las zonas en la planta baja de las construcciones siguiendo las principales vías de tráfico. Reconocemos la dificultad que este sistema entraña respecto a la mayor concentración de movimientos de tráfico.

Otros adoptan la solución de efectuar la concentración en una plaza o espacio libre obtenido de una de las calles y convenientemente dispuesto a las necesidades de la zona. Tiene a mi juicio los mismos inconvenientes que el anterior y además uno y otro el desplazamiento de la zona residencial. Para nosotros creo lo más acertado adoptar un sistema intermedio reflejado en las correspondientes ordenanzas emplazando la zona comercial que pudiéramos llamar de primera necesidad indispensable a la vida, dentro de la zona residencial convenientemente aislada y aquella zona comercial más amplia y menos precisa en la planta baja de los bloques situados en vías de tráfico estudiando previamente las dificultades en este concepto que ello acarrearía.

Incluimos la zona sanitaria por haber sido dicho deseo expuesto por la Excm. Corporación Provincial en la encuesta abierta por el Ayuntamiento al objeto de establecer en la misma los hospitales de Agudos, Crónicos, Psiquiátrico, etc., que de ella dependen, si bien creo corresponde su estudio a plan de extensión. En cuanto a las Ciudades satélites y lineales, propias de un plan de extensión, se incluyen sin embargo por si se estimara conveniente aplicarlas para el estudio de las barriadas de Alcolea, Cerro Muriano, etc., y la última especialmente para el caso indicado de Villarrubia cuyos moradores se han adelantado a nuestro trabajo urbanístico iniciando un ensanche lineal con todas sus características por el bonito sistema de chozos.

Zonas de volumen

Los conceptos de capacidad y altura dirigen la ordenación.

Establecemos la siguiente clasificación:

Zona residencial: Viviendas de lujo en bloque.

Clase media: en bloque; Individual en fila; Individual aislada. Clase obrera: en bloque; individual en fila; individual aislada. Casa Barata y Casa económica

Si la construcción ha de ser alta o baja es asunto que debaten con sus diversos criterios los técnicos del mundo entero. A este efecto es muy interesante el informe que con el título de ¿Casa baja, casa mediana, casa alta? elevó el famoso Arquitecto alemán Walter Gropius al tercer Congreso Internacional de Arquitectura Moderna celebrado en Bruselas en noviembre de 1930. Nosotros mientras dichos técnicos acaban de ponerse de acuerdo adoptaremos los tipos a que nos lleve una clasificación racional hecha con arreglo a las siguientes bases:

- a) Valoración de los terrenos en la zona.
- b) Situación de los mismos en relación a la población o zonas de uso (ejemplo: vivienda obrera en con la zona industrial).
- c) Concepción de zonas de volúmenes en relación con la visión de conjunto del área planeada tendiendo a la idea del paso lento de la ciudad al campo con el decrecimiento progresivo de la construcción, emplazando la

construcción alta y concentrada en zonas intermedias pasando a la construcción baja y diseminada para las zonas de sierra y agrícola.

En general podemos decir que la construcción alta tiene las siguientes ventajas: mayor economía, formación de grandes espacios libres, recorridos horizontales cortos; y los siguientes inconvenientes: alejamiento de la naturaleza, recorridos verticales largos, Claro es que a la construcción baja le sucede lo mismo en sentido contrario.

Hecha la clasificación de volúmenes que antecede vamos a pasar a estudiar todas las características que han de reunir los distintos tipos que obedezcan a aquellas. Este estudio que para una persona poco práctica en estas cuestiones de urbanismo pudiera parecer posterior ya que se trata del detalle de lo que ha de emplazarse dentro del trazado del conjunto es sin embargo preliminar, indispensable en un trabajo completo y ordenado pues la labor es tan compleja y la relación entre todos los extremos que abarca la ordenación de la ciudad, tan íntima que de él precisamente depende la anchura y orientación de vías, trazado de las principales de tráfico y residenciales, dimensiones de manzanas, sistema de parcelación etc.; por otra parte para que el estudio que estamos realizando tenga fácil ejecución, no ha de bastar con que digamos este es el trazado del conjunto, sino que en esta parte del conjunto hay que emplazar viviendas de este tipo, escuelas como esta, etc., es decir, dejar completo y totalmente resuelto el problema.

Vivienda en bloque de lujo. Programa de necesidades, planta, forma del bloque, anchuras de crujías, alzado, número de plantas, altura de estas, altura total del bloque, superficie cubierta y libre, índice de aprovechamientos, estructura del bloque, sistema de cubiertas aislamiento térmico, instalaciones especiales, ascensor.

Vivienda en bloque de clase media -Programa de necesidades, planta, forma del bloque, anchuras de crujías, alzado, número de plantas, altura total del bloque, superficie cubierta y libre, índice de aprovechamiento., estructura del bloque, sistema de cubierta~, aislamiento térmico, instalaciones especiales, ascensor.

Vivienda en bloque de clase obrera -Se establece dos tipos generales, bloque de vivienda obrera con la escalera emplazada en su interior (análoga al de clase media), y bloque con escalera formando cuerpo independiente y galería de acceso.

Se ha partido de un programa tipo para la vivienda obrera en bloque de zona industrial, es decir, para el obrero que tiene un sueldo y colocación fija en fábrica o taller. Dicho programa es el siguiente: Sala-Comedor, tres dormitorios de dos camas, cocina, despensa, W.C. con lavabo y ducha y lavadero. Este programa se va reduciendo y por tanto la vivienda a medida que van disminuyendo las disponibilidades económicas del obrero. Se introducen ya tipos con cocina-comedor en lugar de cocina y comedor independiente y otros suprimiendo habitaciones. Así se llega al tipo más modesto que es muy interesante en el bloque con escalera adosada y está tomado de la realidad para aquellos obreros que no tienen sino una o dos habitaciones y guisa su mujer en una cocina en común con los demás vecinos, es decir, se ha tendido a higienizar esta modalidad, para los obreros de jornal más reducido. Este tipo consiste sencillamente, en establecer en

el bloque agrupamientos de habitaciones con pasillos y W. C. intermedios para poder tomar una, dos o tres, según convenga, estableciéndose servicios comunales de comedor cocina en la planta baja. Todo ello tendiendo como es lógico al mayor abaratamiento de la construcción y por consecuencia del alquiler.

Vivienda obrera en fila -Se estudian diversos tipos partiendo del programa señalado para la vivienda obrera en bloque.

En cuanto a la vivienda en fila de clase media se estudia como zona tipo para su emplazamiento la parte correspondiente a la huerta de la Gallega o de San Rafael, en donde por sus características especiales se proyecta una pequeña Ciudad jardín con edificios comunales y un tipo especial de parcelación con calles principales y de servicio, inspirado en las famosas colonias Britzz y Zehlendorf, del Arquitecto alemán Bruno Taut (se discutirán las características de los distintos tipos verbalmente a la vista de los croquis).

Es muy importante especificar que en todos los tipos de vivienda en bloque de cualquiera de sus categorías se orientan idénticamente las vivienda; prescindiendo de la importancia de la fachada, rompiendo así con el sistema corrientemente seguido de sacrificar la orientación de la vivienda a obtener la fachada principal a la calle y resultando con ello que si está bien resuelto aquel problema para un lado de la calle, forzosamente ha de estarlo mal para el opuesto. Esta solución tiene como consecuencia los siguientes inconvenientes:

1°. Que en las viviendas en bloque estarán situadas en la mitad de ellas las habitaciones secundarias como cocinas, baños, etc., en la fachada de la calle.

2°. Que de estos bloques unos tendrán entrada por el portal y otros por la fachada opuesta con el consiguiente problema para la escalera que habrá que tornarla al revés.

3°. Que de establecerse como parece lógico lavaderos y trasteras en crujía remetida en el ático, tendrán las casas de un lado de la calle una planta más que la del opuesto.

Efectuada la clasificación en zonas de uso y de volumen ya po demos indicar en el plan general de Ensanche y extensión de Córdoba en líneas generales la parte que ha de ocupar cada una:

Desde la carretera de la Puesta en Riego a Almodóvar a la carretera de Palma del Río, vivienda en bloque clase media y de lujo preferentemente para esta última la parte correspondiente a la Ciudad -Jardín, Zona industrial comprendida entre la vía y la carretera de Palma.

Desde la carretera de Palma a la de Santa María de Trasierra, vivienda en bloque clase media. Vivienda en bloque obrera, desde la vía-parque a la zona industrial.

Desde la carretera de Santa María de Trasierra a la vía-parque, vivienda en bloque clase obrera.

Zona comprendida entre el lado izquierdo de la carretera del Brillante y vía-parque, vivienda en fila clase media.

Entre el lado derecho de la carretera de Villaviciosa entre el canal y camino de la Cruz de Juárez, vivienda en fila clase media.

Desde la carretera de Villaviciosa a la Huerta del Naranja entre el canal

y camino vecinal de Obejo, vivienda aislada clase media o de lujo (Plan de extensión).

Entre el camino de la Cruz de Juárez y el de San José, zona industrial y vivienda en fila clase obrera. Entre la vereda y la zona industrial.

Entre la carretera de Pedroches y la vereda, vivienda obrera en fila.

En la Huerta del Naranjo, vivienda clase media aislada.

Desde la Huerta del Naranjo a lo largo del camino de la Fuente de la Salud, vivienda obrera aislada.

Al otro lado de la carretera de Pedroches, vivienda obrera en fila y aislada.

Desde la carretera de Madrid al Río, zona agrícola.

Desde la carretera de Puesta en Riego al camino de la Alameda del Obispo, zona agrícola. Desde el camino de la Alameda del Obispo al Río, parque.

Sistema de parcelación

Definida la red viaria en líneas generales vamos a pasar al estudio de la parcelación. El trazado de la parcelación ha de variar en el proyecto totalmente según la zona y condiciones topográficas del terreno, Determinada ya la clasificación hecha para la ordenación del futuro Ensanche en zonas de uso y zonas de volumen, diremos que toda la parte dedicada a vivienda en lo que se proyecta con edificios de dos fachadas y patio, abiertos cuya anchura queda determinada por la inclinación de los rayos solares, según la altura del bloque, siendo en general rectas las calles residenciales y únicamente serán curvas algunas vías circunstanciales.

En la parte correspondiente a la vivienda individual en fila se varía el trazado construyéndose algunas calles curvas y finalmente en la zona correspondiente a vivienda aislada el trazado es francamente irregular sometido totalmente al que siguen las curvas de nivel. Bases principales de este trazado parcelario ha sido la transformación del Arroyo del Moro en una amplia vía-parque, la clasificación como vía de penetración del actual camino viejo de Almodóvar y camino del Higuerón, y la orientación general de vías cuestión que vamos seguidamente a tratar.

Orientación de vías

Según queda expuesto este extremo importantísimo debiera haber sido indicado con anterioridad al estudio del sistema parcelario que acabamos de reseñar toda vez que nos ha servido de base para el mismo y sin embargo se trata a continuación con objeto de poder explicar seguidamente todo cuanto se refiere al detalle de la red viaria.

La orientación de vías las supedito a la orientación de la célula o vivienda. Teniendo en cuenta que Córdoba tiene un clima definidamente cálido, se debe orientar las viviendas especialmente en la parte de volumen en bloque con las líneas de fachada en sentido Norte-Sur, es decir, coincidiendo aproximadamente el eje de la calle residencial con la dirección Este-Oeste. Razonaremos esta idea. Los rayos solares en el solsticio de invierno 21 de Diciembre tienen una inclinación de 23° y en cambio en el de verano 21 de Junio 73° , resultando por consecuencia que en la fachada al Mediodía de sol penetra hasta el interior durante los meses de invierno en cambio en el verano apenas penetra por la razón expuesta. Estimo preferible esta orien-

tación a la Saliente-Poniente para ambas fachadas, sobre todo esta última imposible de soportar en los meses de verano dando el sol desde el Mediodía hasta que se pone. Por otra parte la necesidad de llevar calles de gran amplitud a que conduce el soleamiento que preceptúa obligadamente el Estatuto Municipal está contrarrestado con el alivio de temperatura que se ha de sentir en la misma. por efecto de su amplitud al circular fácilmente el aire, estando orientadas en la dirección de los vientos dominantes, evitándose además el deterioro continuo de la fachada de aquellos edificios con orientación Poniente por la acción de las aguas de lluvia, dirección en la que azotan siempre.

Anchuras de vías. Gálibos

Hemos adoptado el criterio de proyectar las calzadas para un número par de circulaciones a excepción de aquellas vías previstas con estacionamientos en que ha de ser impar. Respeto a los gálibos existen muy diversos criterios. En las juntas Técnicas de Extensión del Ayuntamiento de Madrid se aceptaron los módulos de Nollen y del Congreso de Filadelfia, consistentes en ocho pies ingleses para estacionamientos y nueve de circulación, equivalentes a 2'40 y 2'70 metros aproximadamente. Posteriormente se aumentaron estos anchos prudentemente hasta 2'50 metros para estacionamientos y 3 metros para circulación, alegando hay algunos tanques que tienen de gálibo 2'35 metros. Sin embargo modernamente la mayoría de los tratados de urbanismo, Lewis entre ellos, fijan el ancho de 8 pies y el profesor de la Escuela Superior Técnica de Dresden, GENZMER fija el ancho medio de 2"50 metros por otra parte acordado en el Congreso Internacional de Carreteras celebrado en Washington en 1930 nosotros adoptamos el criterio de 2'50 metros para circulación corriente y 3 metros para camiones de vías de Ronda y de tráfico en zona industrial.

Aceras. - Fijamos la anchura de 0'75 para peatones y 0'75 para árboles y faroles. Respeto a la proporción de acera con relación a la calzada es de 0'40 a 0'50 f, y en aquellas vías donde predomine la circulación rodada el ancho de acera el 0'33 aproximadamente. Vamos a pasar a estudiar ya la anchura de calzadas y vías con arreglo a la clasificación anteriormente expuesta, teniendo presente teniendo presente como precepto legal que el Estatuto Municipal señala como anchura mínima 12 metros y la altura de las casas no podrá exceder del ancho de la calle.

Vías de Ronda o enlace de penetraciones -Bordeada de construcciones cuatro circulaciones, dos de automóviles y dos de camiones, ancho de calzada 11 metros. Anchura total supeditada a la altura de las edificaciones.

Penetraciones. Seis circulaciones de 2'50 metros, aceras 6 metros. Anchura total 21 metros.

Circunvalaciones -Cuatro circulaciones de 2'50 metros. Anchura total supeditada a la altura de los edificios el resto acera bien sola o con jardín, según existan comercios en la planta baja o no.

Vías principales de tráfico -La que cubre el Arroyo del Moro via-parque compuesta de una vía principal y dos receptoras. Su perfil transversal compuesto en la siguiente forma: calzada para seis circulaciones 15 metros, dos aceras de 3 metros, dos zonas verdes laterales de 10 metros, calles receptoras dos aceras de 2'25, calzada tres circulaciones 7'50 metros, una para

estacionamiento y dos de marcha, en total 65 metros. Téngase en cuenta que la parte proyectada de dicha vía viene a tener una longitud de 4 kilómetros.

Vías receptoras.-Calzada tres circulaciones, dos de marcha y una de estacionamiento, aceras de 2'25 metros cada una, en total 12 metros. La anchura total de estas vías no se relaciona con las de los edificios por venir en sentido normal a los mismos. En las vías que van a Estación se señala una circulación máxima en las aceras.

Vías secundarias de tráfico.- Cuatro circulaciones de 2'50 metros aceras de 3 metros, los edificios acometen normalmente. Vías residenciales en zonas de bloque.- Anchos de calzada dos circulaciones 5 metros, dos aceras de 1'50 metros el resto parque de pradera a ambos lados sin vallar con un simple bordillo recayente a la vía pública y formando parte del propio solar. Anchura total en vías residenciales de bloque de clase media 20'50 metros. Ídem de clase obrera 10'50 metros.

Arbolado

En todas las vías de residencia se pondrá arbolado en las zonas verdes siempre que sea posible y a prudente distancia para que las raíces no puedan penetrar en las cimentaciones de los edificios. Como es lógico ha de llevar arboles la vía-parque en toda la longitud de sus zonas verdes así como de las rondas y vías principales de tráfico.

Conducciones

El alcantarillado se establecerá en general a1 eje de las calzadas. Las demás conducciones de agua, luz y gas se llevarán subterráneas por las aceras en conducciones tubulares, convenientemente aisladas entre si y fácilmente registrables.

Medios de tráfico y transportes. Carreteras

Las principales que afluyen a Córdoba son las siguientes: La general de Madrid. La de Sevilla, Cádiz, Málaga. La de Belmez, La de Villaviciosa. La de Santa María de Trassierra. La de Posadas. La de Castro y la de Almodóvar por la de Puerta en Riego. Son interesantes los datos estadísticos de movimiento de tráfico de viajeros y mercancías en dichas vías, estando ya procediéndose a su estudio con los datos ambientales facilitados por la jefatura de O. P. de la Provincia.

Puentes

Creo habría de ser conveniente el estudio de la construcción de un puente en la prolongación del Paseo de la Victoria obra de importancia que se proyecta realizar sobre la cual habremos de tratar al estudio la reforma interior de población como anejo indispensable.

Ferrocarril

Llegamos al problema capital en el proyecto de Ensanche y para el cual estimo indispensable no solamente la colaboración personal de toda la Comisión sino asimismo la de los Organismos en ella representados.

A mi juicio prácticamente no se puede pensar en variar el tendido de vías en absoluto, pero sí en parte, al construir una sola estación de ferrocarril de la importancia que corresponde a esta capital y nudo ferroviario que representa.

A1 pensar en proyectar una sola estación y por lo tanto tenerla que emplazar forzosamente pasada la desviación de la sierra, teniendo por otra

parte que situarse antes de las desviaciones de la línea de Málaga y Sevilla, creo el lugar indicado el barrio de Occidente.

Al empezar el estudio se pensó emplazarla en el sitio que ocupa hoy dicho barrio, expeditiva forma de hacer desaparecer tan deficiente núcleo habitado y en esta idea se hicieron los primeros trazados pero esto había de acarrear un mayor gasto y el consiguiente problema de vivienda para aquellos vecinos quizás los más pobres y necesitados, y por esta causa, se ha emplazado antes de la referida barriada en la confianza de que el consiguiente aumento del valor del terreno y nuevas construcciones, harán de desaparecer lentamente tan insalubre agrupamiento. En el Paseo del Gran Capitán se podría emplazar un apeadero para viajeros. El traslado de la estación que propongo tiene a mi juicio las siguientes ventajas que lo aconsejan, partiendo desde luego de la base de que hay que construir forzosamente otra estación por ser la actual sencillamente indecorosa: 1°. Planeado un estudio de Ensanche y determinadas las zonas rústicas afectadas como complemento y garantía de ocupación de las mismas “hay que tender a llevar la Ciudad al Campo”, es decir, obligar a que sus habitantes tengan forzosamente que desplazarse a dichas zonas y en esta idea ningún edificio público puede ser más interesante que la Estación de Ferrocarril como principal centro de tráfico.

2°. Ampliación de la zona industrial en toda la faja comprendida entre la línea de ferrocarril y la carretera de Palma.

3°. Aumento de valoración, como consecuencia de los terrenos comprendidos en la zona.

4°. Más fácil comunicación con el ferrocarril de la zona de Puesta en Riego a la que sirve la nueva carretera.

Tengo entendido que existe un proyecto de desviación del ferrocarril de la Sierra. habiéndose estudiado el ensanche para la zona por él afectada con el ferrocarril emplazado en la forma existente, no obstante lo cual he solicitado particularmente del Ingeniero jefe de Obras Públicas se me remita el proyecto por si fuera conveniente tenerlo en cuenta si ha de tener vías de realidad su ejecución.

Paso de ferrocarril

En el plan propuesto de conservar el actual trazado de vías creo indispensable la construcción de varios pasos de ferrocarril para resolver el problema de circulación. El nudo de circulación más importante, el problema de tráfico del Ensanche radica en el paso superior de Esquina Parada, se verifica en él los siguientes cruces de tráfico:

Circulación de un lado a otro del Arroyo del Moro, siguiendo la vía-parque. Circulación de la Ronda que circunda la población adosada a la vía. Circulación desde la Avenida de Medina Azabara al otro lado de la carretera de Palma atravesando la vía.

Para resolver el problema, se pensó en un principio, en una gran Plaza en alto, en donde se concentraran dichas circulaciones, pero la solución, aunque estéticamente fuera acertada, sobre ser poco práctica, era muy costosa y de difícil ejecución, proponiendo en consecuencia la siguiente solución que estimo la más factible: El problema de circulación se resuelve en tres niveles directamente y de una línea de circulación a otra por calles secundarias de

acceso. Vía-parque. Cruce en el sentido de la vía-parque paso superior, Avenida de Medina Azahara a la carretera de Posadas, paso inferior. Ronda. Se puede prolongar a la rasante natural contigua a la vía. La razón de resolver el cruce de ferrocarril en la vía-parque, en paso superior, lo justifica el que dicho sistema da continuidad a la Avenida sin interrumpir su trazado mientras que en paso inferior habría siempre la interrupción, la solución de continuidad provocada por la línea del ferrocarril. En cambio el planeamiento actual de la Avenida de Medina Azahara en forma de Boulevard con paseo para peatones central y calzadas laterales que estimo debiera conservarse, favorece el trazado del paso inferior en el lado lateral izquierdo saliendo de Córdoba y la comunicación del lateral derecho a nivel para la circulación con las rondas. No hay que pensar en este caso en el corte de perspectiva longitudinal provocado en el paso ya que de todos modos ambas vías no podrán venir nunca en prolongación.

Razonada la solución de circulación propuesta en el caso indicado sólo me resta agregar habrá que construir pasos de ferrocarril preferentemente inferiores en los puntos de cruce con las vías principales de tráfico, muy especialmente en las Margaritas y línea de la Sierra.

Automóviles

Como medio de transporte de masa es inconveniente por el poco volumen de transporte en relación con la superficie de vía que ocupa.

Tranvías

Procedimiento práctico y económico de transportes de viajeros pero tiene el enorme inconveniente de constituir un verdadero estorbo para el resto del tráfico por imposibilidad de movimiento en el sentido del perfil transversal.

Trolebús

Para solucionar la dificultad reseñada se emplean en otros países los tranvías sin vías ómnibus eléctricos que funcionan con troiley.

Autobús

Estimamos el sistema más práctico y recomendable.

Edificios públicos

Como consecuencia del estudio completo del Ensanche y anejo indispensable de reforma interior se precisa la elección de emplazamiento y construcción de los siguientes servicios comunales: Necrópolis, Matadero, Mercados, Depósito o Atarazana Municipal, Escuelas y Viviendas de Maestros, Escuela Granja, Escuela Industrial, Baños públicos, (en el Guadalquivir), Piscinas y Casas de Baños, Evacuatorios públicos Aeródromo, Hipódromo y Campo de Deportes, Plaza de Toros (posiblemente), Estación de Ferrocarril, Hotel de Viajeros, Estación Central de Autobuses con hotel parador. Oficinas para Médicos, Odontólogos, Abogados, Procuradores, etc., tiendas de comestibles, pastelerías, etc., Hospital y Manicomio, Campo de Depuración de Aguas residuarias, y además de lo expuesto habrá que estudiar el futuro emplazamiento de la feria con su Salón de Espectáculos y terrenos precisos para el ferial de ganado.

ZONA VERDE. (Sistema de Parques)

Como Parques principales del Ensanche señalaremos la prolongación del Paseo de la Victoria hasta el río, previo el correspondiente estudio de rasantes y el enlace con el antiguo jardín del Alcázar, en forma de Parque elevado

llevando ya al vecindario en su paseo hasta el mismo río y prolongándose lateralmente dicha zona de Parque por toda la orilla del mismo, siguiendo el camino de la Alameda del Obispo. Sistema de aislamiento por medio de Parques de ambos Cementerios para la debida separación en tanto se construye el nuevo y pase el tiempo reglamentario para proceder a su monda. De uno de estos Parques ha de partir la vía jardín que cubre el Arroyo del Moro y ha de enlazar los distintos Parques de Zona residencial emplazados en la forma adecuada para conseguir el menor peligro posible de los niños en los cruces de vías de tráfico, y emplazados a una distancia de las viviendas de 500 a 600 metros, "distancia de cochecito de niño", unidad de medida del urbanismo moderno. Parque de aislamiento aprovechando el arbolado existente entre la factoría de la Campsa y las viviendas obreras en bloque que se proyectan en las Margaritas Parque en talud en la parte de la Sierra comprendida entre el canal del Pantano y Villa Azul.

También se proyectan otros parques en aquella zona de difícil solución para construir por sus desniveles naturales como sucede en las proximidades de la nueva cárcel. Aun cuando no se puede precisar como es lógico la superficie que se ha de destinar en su totalidad a espacios libres, parques y jardines, afirmaremos que desde luego ha de ser superior a la preceptuada por el Estatuto Municipal a razón de 4 metros cuadrados por habitante y en total un 10% del área a urbanizar.

Reforma Interior

Difiero fundamentalmente de mis compañeros que en el informe emitido por el Colegio de Arquitectos local con motivo de encuesta abierta por el Ayuntamiento sobre el Proyecto de Ensanche y reforma interior de población, afirman que, aparte de alguna que otra vía de acuerdo o correspondencia con el Ensanche, el problema de reforma interior es independiente de este, pues creo se ha de hacer el estudio simultáneo como algo indispensable e inevitable. Paso a exponer las razones en que apoyo tal afirmación. El Ensanche no es un cuerpo independiente de la población sino la prolongación de la misma como no lo es el y extensión del Ensanche, debiéndose, por tanto, estudiar conjuntamente, es más en buena técnica debiéramos proceder como lo hacen en Inglaterra y otros países un sentido contrario, es decir, del plan regional al comarcal, de éste, al municipal, y dentro de este estudio de extensión, al del Ensanche y reforma interior de población. Por otra parte el estudio de un Ensanche como obra que lleva anejo un aumento de población y por consecuencia de tráfico, requiere un estudio de trazado viario que no habrá de quedar bien resuelto si no se enlaza con el de la población, vías de penetración, Rondas etc., y hasta los propios edificios comunales, Escuelas, Mercados, etc., tendrán que variar forzosamente en sus estructuras y aún emplazamientos, teniendo en cuenta el aumento de crujiente que la obra supone. Confirma mi aserto el hecho de que en todas las poblaciones en que se ha procedido al estudio del Ensanche por sus técnicos municipales o sacados a concurso los proyectos, se ha estudiado también la reforma interior de población. Para terminar mi razonamiento voy a transcribir un párrafo del Ingeniero de Caminos don Ángel García Bedoya, ex-alcalde de Burgos, sacado de un artículo publicado por dicho técnico con motivo del Ensanche de aquella capital, "Una ciudad es un conjunto vivo

en el sentido de que nace, evoluciona y muere, que tiene un sistema circulatorio constituido por sus medios de vialidad que permiten el metabolismo cuyo vehículo es el tráfico, que posee sistema respiratorio de sus espacios libres, el sistema digestivo de sus abastos y almacenes y el sistema nervioso de sus edificios públicos, espectáculos y medios de comunicación". Si es cierto cuanto dicho señor expone, se preconiza el engendro de fenómenos urbanos, rapidez de crecimiento sin el indispensable desarrollo simultáneo de órganos, vitales. Creo por consecuencia indispensable como anejo al actual proyecto de Ensanche, estudiar la posibilidad de ejecución de las siguientes reformas:

Prolongación del Paseo de la Victoria al río, obteniéndose así una importantísima vía de tráfico Norte, Sur e indispensable para, el futuro movimiento de tráfico cuando llegue la canalización del Guadalquivir enlazándose al propio tiempo la Capital con el Campo de la Verdad, ocasionando el consiguiente aumento de valoración para aquellos terrenos y resolviendo el enlace directo con la carretera de Sevilla a Cádiz. Prolongación del Gran Capitán por un paso superior. Naturalmente sería mucho mejor la prolongación a nivel y la vía en túnel, pero esto lo estimo algo quimérico por la importancia de la obra. Con 1ª reforma propuesta se mejoraría enormemente la perspectiva de aquel paseo, aumentándose considerablemente el valor de aquellos solares de la Huerta de la Reina al acercarlos a 1ª Capital. Paso superior que por otra parte no tendría que ser ya de gran longitud al suprimirse las vías apartaderos por el lado de la Estación. El actual paso superior había de conservarse sirviendo de acceso a una de las calles de la parcelación de la Huerta de la Gallega.

Urbanización de la zona Norte del Campo de la Merced con una solución adecuada de tráfico en la Torre de la Malmuerta. Desaparición del Mercado actual y estudio artístico de urbanización de tan interesante Plaza con el indispensable saneamiento de las viviendas en ellas existentes y nuevo emplazamiento Y construcción del Mercado Central en lugar adecuado por sus facilidades de acceso de que el actual carece.

Estudio orgánico de conjunto de las alineaciones existentes y las nuevas que se requieran con la determinación precisa de penetraciones en la urbe examinando detenidamente cuales de aquellas habrían de subsistir y cuales anular o modificar, labor desarrollada con especial tacto teniendo en cuenta el carácter artístico y trazado peculiar de la población, al objeto de que no pierda su propia personalidad y respetando cuanto preceptúa el Decreto Ley de 26 de Julio de 1929 referente a la zona artística.

ESTUDIO ECONÓMICO

No es como se comprenderá ocasión ni aun de intentar planear dicho estudio sin estar determinada la superficie total de calles efectuada la valoración de expropiaciones, presupuestos de obras, instalaciones, etc., pero sí indicaremos que a la mejoría del proyecto definitivo ha de acompañar un detenido estudio económico, base del cual han de ser los recursos concedidos por la Ley de Ensanche de 28 de Julio de 1892 para Madrid y Barcelona y que son los siguientes:

1º. El importe de la contribución territorial que durante 30 años deba satisfacer cada una de las fincas comprendidas en la zona general del mismo,

deduciendo en cada año para el Estado, una suma igual a la que percibía por aquel concepto en el año económico anterior o al en que ambos ensanches comenzaron a disfrutar del expresado recurso.

2°. Los recargos ordinarios municipales durante igual periodo de 30 años.

3°. Un recargo extraordinario del 4 por 100 de la riqueza imponible sobre el cupo de la contribución territorial que satisfagan los edificios comprendidos en el Ensanche (durante 25 años).

4°. El importe de las parcelas o terrenos de procedencia municipal que por virtud del plano de Ensanche y con arreglo a las leyes, se han de agregar a solares edificables.

5°. La cantidad anual que de fondos generales del Municipio fije el Ayuntamiento con sus presupuestos para subvenir a las necesidades del Ensanche debiendo tener a cuenta para su cuantía la importancia de éstas y la situación del tesoro municipal, armonizando entre si las dos cosas.

Por otra parte el Estatuto Municipal señala podrán utilizar los Municipios los siguientes recursos:

1°. Los concedidos por la Ley de Ensanche de 28 de Julio de 1892 en su artículo XIII.

2°. Los precedentes de empréstitos préstamos o emisión de cédulas a base de la garantía hipotecaria de los ingresos obtenidos por los tres conceptos primeros del artículo XIII de la Ley de 26 de Julio de 1892.

3°. Las contribuciones especiales a que se refiere el artículo 316 del estatuto en armonía con el 354. Aclara el Estatuto que con arreglo al artículo 359 no podrán imponerse dichas contribuciones sobre edificios sitios en zonas de Ensanche que al promulgarse aquél estuvieran sujetos al recargo extraordinario del 4 % y que es incompatible el régimen de contribuciones con los beneficios concedidos por 1a Ley de Ensanche debiendo los Ayuntamientos optar por uno u otro.

Es muy interesante al art 15 del Reglamento, que especifica que la aprobación de un proyecto de Ensanche o extensión por los organismos competentes llevante a la declaración de utilidad pública de las obras proyectadas y la necesidad de ocupación de los terrenos y edificios enclavados en el trazado de las vías , Plazas , Parques, etc., propuestas así como la de una faja para ella y adyacente a dichas vías y plazas con anchura máxima de 50 metros y mínimo de 25 por ambos lados de aquella. Continúa luego especificando la anchura variable de dicha faja en proporción al ancho de calle y superficie de Plaza , cuestión que no estimamos de interés por el momento.

Por lo expuesto se puede apreciar ya en globo los enormes beneficios que en todos los aspectos ha de alcanzar Córdoba con el estudio del futuro Ensanche, estimando en concreto es la obra económica y social más importante que pueda realizar un Municipio amparado en los preceptos del vigente Estatuto. Réstame tratar de uno de los múltiples aspectos que entran de lleno en el epígrafe de este Capítulo y que me interesa exponer, se refiere al presupuesto de gastos al que ha de alcanzar la ejecución del estudio previo. Con arreglo al acuerdo capitular, fecha 23 de Diciembre de 1935 la consignación aprobada es de 60.000 000 pesetas a distribuir entre los años 1936 y 1937 estimando ha de ser un éxito económico el logro de la finalidad propuesta con dicha cantidad según me propongo.

Citaré algunos datos comparativos para que puedan los señores de la Comisión apreciar la veracidad de lo que afirmo. El concurso de anteproyectos para la urbanización del extrarradio y extensión de Madrid costó al Ayuntamiento la cantidad de 300.000 ptas. en premios distribuidos en la siguiente forma: Un premio de 100.000 pesetas, uno de 75.000 pesetas, dos de 35.000 ptas., uno de 30.000 y uno de 25.000 ptas., más luego la creación de una Oficina técnica con el exclusivo objeto de redactar los documentos necesarios para fijar un plan de trazado de red viaria principal en la extensión de Madrid y de alineaciones y rasantes en la zona de extrarradio, con un avance de presupuesto para la realización de las obras teniendo en cuenta los seis anteproyectos adquiridos y en un plazo de cuatro meses. Dicha Oficina estaba constituida con tres Arquitectos y un Ingeniero de Caminos. más el personal técnico y auxiliar indispensable de Aparejadores Topógrafos, Delineantes, etc. Personal todo él que teniendo en cuenta la importancia del trabajo es de suponer no se le habrá retribuido en forma mezquina. En el presupuesto de gastos del Ensanche de Zaragoza ejecutado por el Arquitecto municipal don Miguel Ángel Navarro, con un área total de Ensanche de 229 hectáreas (muy inferior a la de Córdoba) figura una partida en el resumen general de gastos que dice así: Gastos y honorarios por redacción de proyecto de Ensanche de ambas zonas o 25 % sobre 33.923.209 que arroja la suma de 83.548,46 ptas.

En el concurso de anteproyectos convocado por el Ayuntamiento de Logroño simplemente para el estudio del plan de extensión y reforma interior de población se invirtieron en premios la cantidad de 63.000 ptas. restando por hacer toda la labor completa indispensable al estudio de Ensanche.

ORDENANZAS MUNICIPALES

Para garantía de ejecución y como complemento de estudio esbozado se precisan dar normas para el más perfecto funcionamiento del conjunto. Comprenderán los distintos aspectos administrativos, jurídicos, sanitarios y constructivo. Referente a los dos primeros habrá de hacerse un estudio y compendio de la legislación vigente sobre lo materia. Diremos ligeramente comprenderán preceptos relativos a :

Expropiaciones y Ordenación por zonas no afectadas Normas para la construcción en zonas no afectadas de Ensanche pero si de Extensión. Normas para la construcción en tanto se termina y aprueba el plan de conjunto. Adquisición de terrenos. Ordenanzas de la Construcción o sea las normas que hay que fijar para el progresivo y eficiente desarrollo constructivo de la Ciudad, constituyendo así el cuerpo legal que garantice su ejecución La completa redacción de las mismas corresponde al proyecto terminado no pudiéndose por tanto sino adelantar algunas ideas sobre los preceptos que han de estar comprendidos en los tres conceptos primordiales:

- A) Estudio del edificio aislado en cuanto se refiere a su construcción.
- B) Estudio del edificio en cuanto se refiere a sus dimensiones y disposición de conjunto formando parte de una zona de volumen.
- C) Estudio del edificio en cuanto se refiere a su situación relativa por su destino formando parte de una zona de uso.

Planimetría de Córdoba del siglo XIX

Planos del siglo XIX:

a. Plano topográfico de la ciudad de Córdoba, de los ing. Barón de Karvinski y Joaquín Rillo (1811). Tamaño: 60 x 85 cm. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.

b. Plano de Córdoba (1851), reducido y reformado en el de 1851 por D. José María de Montis y Fernández ; comprobado por el arquitecto D. Pedro Nolasco Melendez, a partir del plano de 1811. Fuente: Biblioteca Nacional de Francia, recuperado de <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40727603g>

c. Plano de Córdoba formado y publicado de orden y a expensas del excmo. Ayuntamiento (1884). Dionisio Casañal y Zapatero. Fuente: Biblioteca Provincial de Córdoba.

d. Córdoba, city map (1899). Publicado por Wagner & Debes en Leipzig. Fuente: Recuperado de <http://www.discusmedia.com/authors.php?id=4575>

Planimetría de modernización de la ciudad

A continuación se presentan una serie de planos de proyectos de renovación y modernización de la ciudad. Se trata de los proyectos más importantes sobre alineación de calles, reforma interior de la ciudad, extensiones y ensanche a los cuales se ha aludido en la Tesis, y que por razones de espacio no se han podido representar adecuadamente en el cuerpo de la misma.

Propuestas de ensanches parciales e integral y proyectos de saneamiento y reforma interior de la ciudad:

a. Proyecto de prolongación del paseo del Gran Capitán (1882). Amadeo Rodríguez Rodríguez. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba, a través de García Verdugo y Martín López (1994).

b. Propuesta de parcelación de la Huerta de la Reina Baja en la prolongación del paseo de Gran Capitán (1905). Adolfo Castiñeyra Boloix. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba, a través de García Verdugo y Martín López (1994).

c. Proyecto de parcelación y urbanización de la Huerta del Rey y terrenos colindantes (1922). Félix Hernández Jiménez. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba, a través de García Verdugo y Martín López (1994).

d. Proyecto de extensión, saneamiento y mejora interior de Córdoba (1936). Francisco Azorín Izquierdo y José M. Murga Serret. Fuente: Instituto de Cartografía de Andalucía (ICA).

e. Plano del Anteproyecto de Ensanche (1921). Francisco Azorín Izquierdo. Fue presentado por la junta técnica del ensanche en 1921, acordándose los trámites para su aprobación oficial según reglamento de la ley de ensanche de 1876. La junta técnica del ensanche se constituye en 1920. Fuente: García Verdugo (1986).

f. Proyecto de reforma Interior de Córdoba (1935). Francisco Azorín Izquierdo y José Mauro de Murga. Fuente: García Verdugo (2005, p.26).

g. Proyecto de ensanche y urbanización interior de Córdoba, según propuesta de Francisco Azorín Izquierdo. Fuente: Guía Luque de bolsillo para 1936, a través del Instituto de Cartografía de Andalucía (ICA).

Alineaciones del s. XIX:

1. Propuesta de alineación de la calle Diego León (1859). D. Nicolás Puzzeni. Juan Rodríguez Sánchez.

2. Plano de alineación general de la calle D. Diego León (1859). Pedro N. Meléndez Álvarez.

3. Proyecto de la nueva calle que, comunicando con la plazuela de San Felipe, ha de abrirse desde la plazuela del Gran Capitán (1859). Pedro N. Meléndez Álvarez.

4. Proyecto de alineación para la calle del Ayuntamiento (1861). Rafael de Luque y Lubián.

5. Proyecto de alineación desde la puerta de Almodóvar a la esquina de los Tejares (1863). Pedro N. Meléndez Álvarez.

6. Proyecto de alineación de las calles Nueva del Gran Capitán, de San Felipe y del Cuerno (1863). Pedro N. Meléndez Álvarez.

7. Proyecto de alineación de la calle de la Concepción, plazuela del Gran Capitán y calle del Conde Gondomar (1864). Rafael de Luque y Lubián.

8. Plano de alineación del tramo de calle comprendido desde la de los Álamos a la plazuela de Santa Marina (1864). Pedro N. Meléndez Álvarez.

9. Proyecto de alineación del primer tramo del paseo de Ribera (1868). Amadeo Rodríguez Rodríguez.

10. Rectificación del plano oficial de alineación de la calle del Conde Gondomar (1876). Rafael de Luque y Lubián.

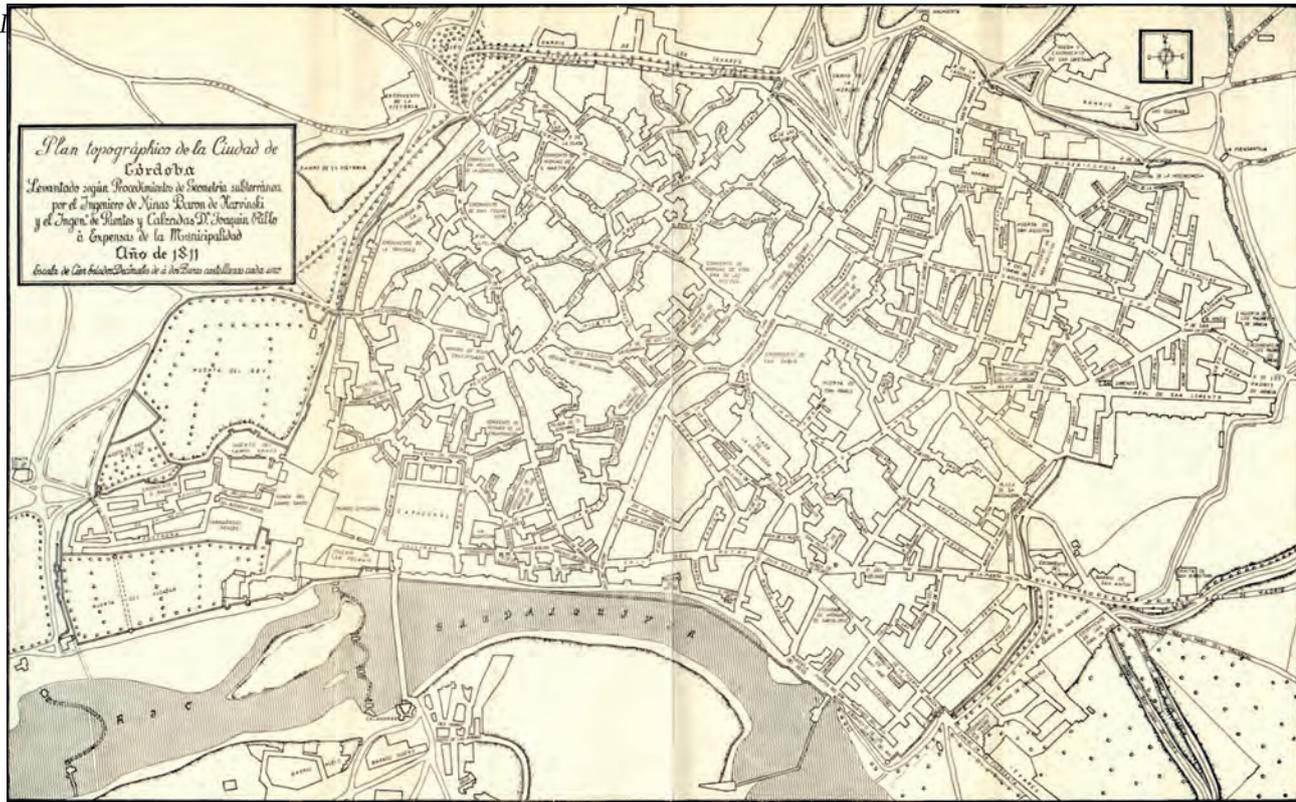
11. Proyecto de alineación de la calle Isabel Losa y muro de cerramiento para el huerto del convento de Santa Isabel (1877). Felipe Sainz de Varanda.
12. Proyecto de alineación para la casa nº 13 de la calle de Ángel de Saavedra (1878). Felipe Sainz de Varanda.
13. Plano de alineación del campo de San Antón de esta capital (1879). Felipe Sainz de Varanda.
14. Proyecto de alineación de la calle Argote y de la Pierna (1879). Felipe Sainz de Varanda.
15. Plano de alineación de la calle del Liceo (1882). Rafael de Luque y Lubián.
16. Rectificación del plano de alineación de la calle de la Concepción (1882). Rafael de Luque y Lubián.
17. Calle Ribera, plano y perfiles (1884). Dionisio Casañal Zapatero.
18. Proyecto de alineación del camino de las Ollerías (1887). Pedro Alonso Gutiérrez.
19. Plano de modificación de la alineación de un fragmento del camino de las Ollerías propuesta en 1887 (1926). Rafael de la Hoz Saldaña.
20. Calle del Ayuntamiento y plaza del Salvador, plano y perfiles (1884). Dionisio Casañal Zapatero.
21. Proyecto de alineación de la calle del Realejo (1890). Pedro Alonso Gutiérrez.
22. Proyecto de alineación de la calle Diego León (1891). Pedro Alonso Gutiérrez.
23. Proyecto de alineación para establecimiento de jardines anexos a las casas que existen desde la esquina de la calle de Colón a la puerta de Almodóvar (1898). Pedro Alonso Gutiérrez.
24. Anteproyecto de alineación de la calle Huerto del Vidrio (1892). Amadeo Rodríguez Rodríguez.
25. Proyecto de alineación del campo de Madre de Dios (1895). Patricio de Bolomburu y Latur.
26. Proyecto de apertura de una calle de la plazuela del Potro a la Ribera y alineación de las calles de Lineros, Badanas, Consolación y Ribera, en la zona que abrazan las mismas (1891). Pedro Alonso Gutiérrez.
27. Plano de alineación de la plaza de las Tendillas (1896). Patricio de Bolomburu y Latur.
28. Proyecto de alineación de la calle Diego León (1897). José María Pujol.
29. Proyecto de alineación de las calles Pozo, Cementerio Viejo de la Magdalena y Ronda de la Puerta de Andújar a (la de) Alfonso XII (1892). Pedro Alonso Gutiérrez.
30. Proyecto de apertura de una calle y parcelación en terrenos del ex-convento de la Concepción (1890).
31. Proyecto de prolongación de la calle Conde de Robledo y alineación de sus afluentes (1898). Pedro Alonso Gutiérrez.

Fuente: Archivo Municipal de Córdoba, a través de García Verdugo y Martín López (1994).

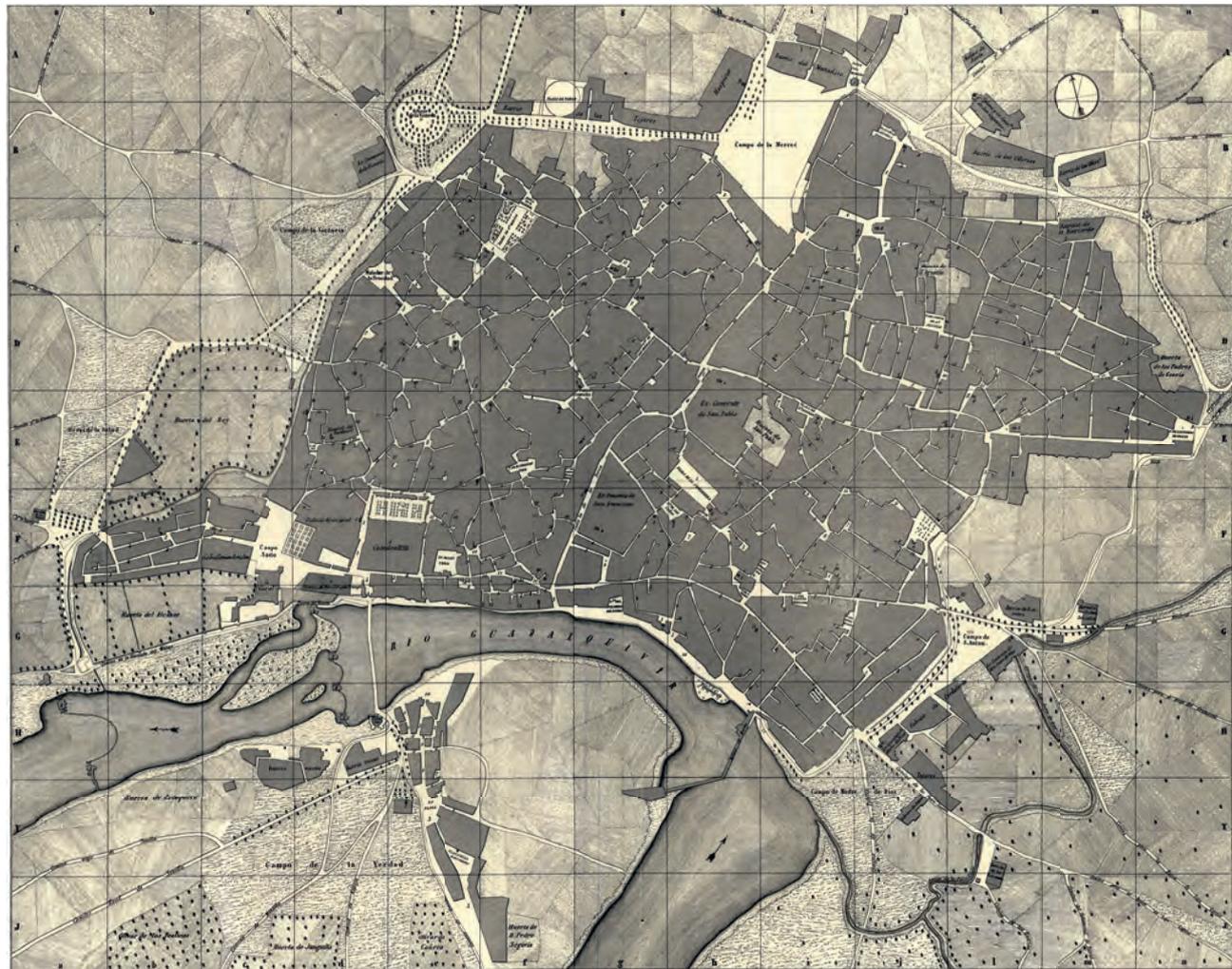
Alineaciones del siglo xx:

1. Proyecto de alineación para la calle Cardenal González (1902). Pedro Alonso Gutiérrez.
2. Proyecto de alineación de la calle Duque de Hornachueos y plaza de Cánovas (1902). Pedro Alonso Gutiérrez.
3. Proyecto de alineación de la calle Estudios y de Ángel de Saavedra (1906). Leoncio Bescansa.
4. Proyecto de alineación de la calle Puerta del Rincón (1906). Leoncio Bescansa.

PLANI

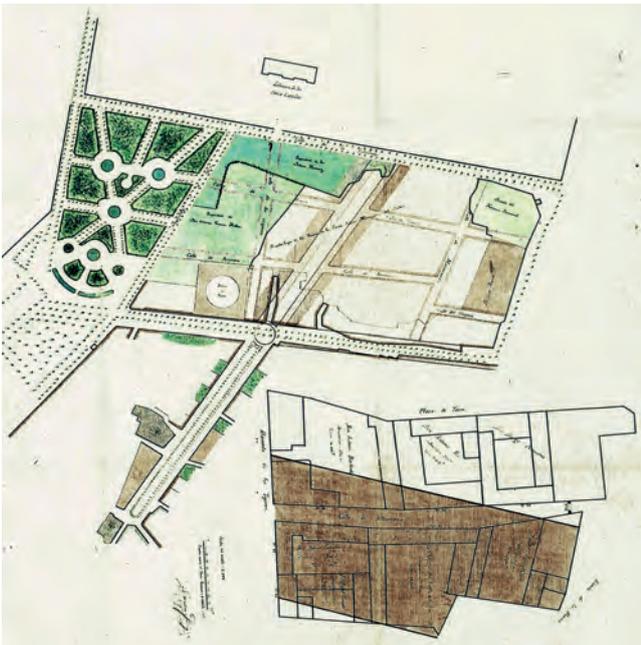


1811

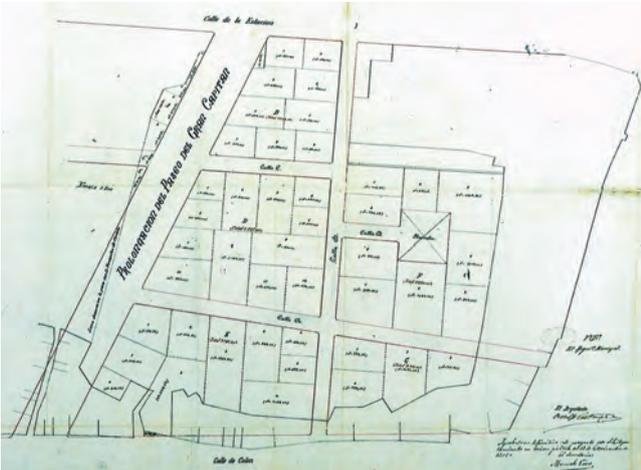


1851

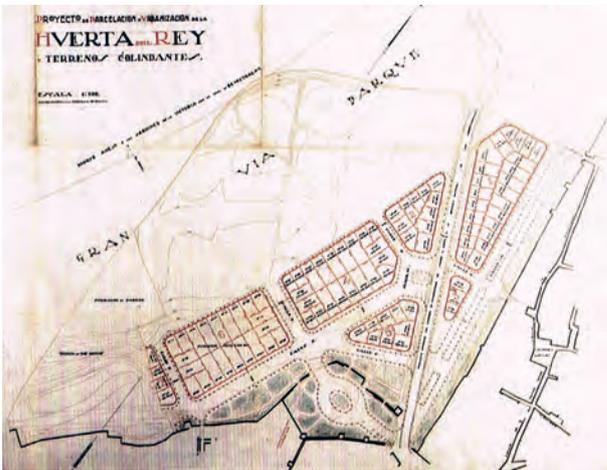
5. Proyecto de alineación de la plaza de Cánovas (1908). Patricio de Bolomburu y Latur.
 6. Proyecto de prolongación de la calle Claudio Marcelo (1914). Félix Caballero Martínez.
 7. Proyecto de alineación para las calles del Caño, Miraflores y plazuela del Prior, a enlazar con la de Colón y apertura de una nueva que por lo que fue Teatro Circo comunique con la del Gran Capitán y barrio de Trascastillo (1903). Pedro Alonso Gutiérrez.
 8. Proyecto de apertura de una calle que comunique la de Diego de León con la plaza de Cánovas regularizando ésta en parte (1907). Patricio de Bolomburu y Latur.
 9. Plano de apertura de la calle Gragea a la calle de Armas (1925). Rafael de La Hoz Saldaña.
 10. Proyecto de prolongación de la calle de Claudio Marcelo hasta la de Diego León (1909). Patricio de Bolomburu y Latur.
 11. Proyecto de reforma de alineación de la cuesta del Bailío (1937). Luis Gómez Estern.
 12. Proyecto de alineación de la ronda de Isasa, puerta del Puente y entrada a la calle de San Fernando (1915). Félix Caballero Martínez.
 13. Proyecto de alineación de la calle Jesús María (1919). Félix Caballero Martínez.
 14. Proyecto de alineación para las calles Encarnación Agustina y Regina (1936). Luis Gómez Estern.
 15. Proyecto de alineación de la avenida de Canalejas desde el Gran Capitán a la plaza de Colón (1919). Félix Caballero.
 16. Proyecto de nueva alineación de la plaza de Pineda (1941). Carlos Sáenz de Santa María.
 17. Plano de conjunto del ensanche de la plaza de Cánovas y calles afluentes (1925). Félix Hernández Jiménez.
 18. Prolongación de la calle de Cruz Conde hasta la avenida de Canalejas (1928). Carlos Sáenz de Santa María.
 19. Proyecto de reforma de la alineación de la calle de Jesús María (1928). Carlos Sáenz de Santa María.
- Fuente: Archivo Municipal de Córdoba, a través de García Verdugo y Martín López (1994).



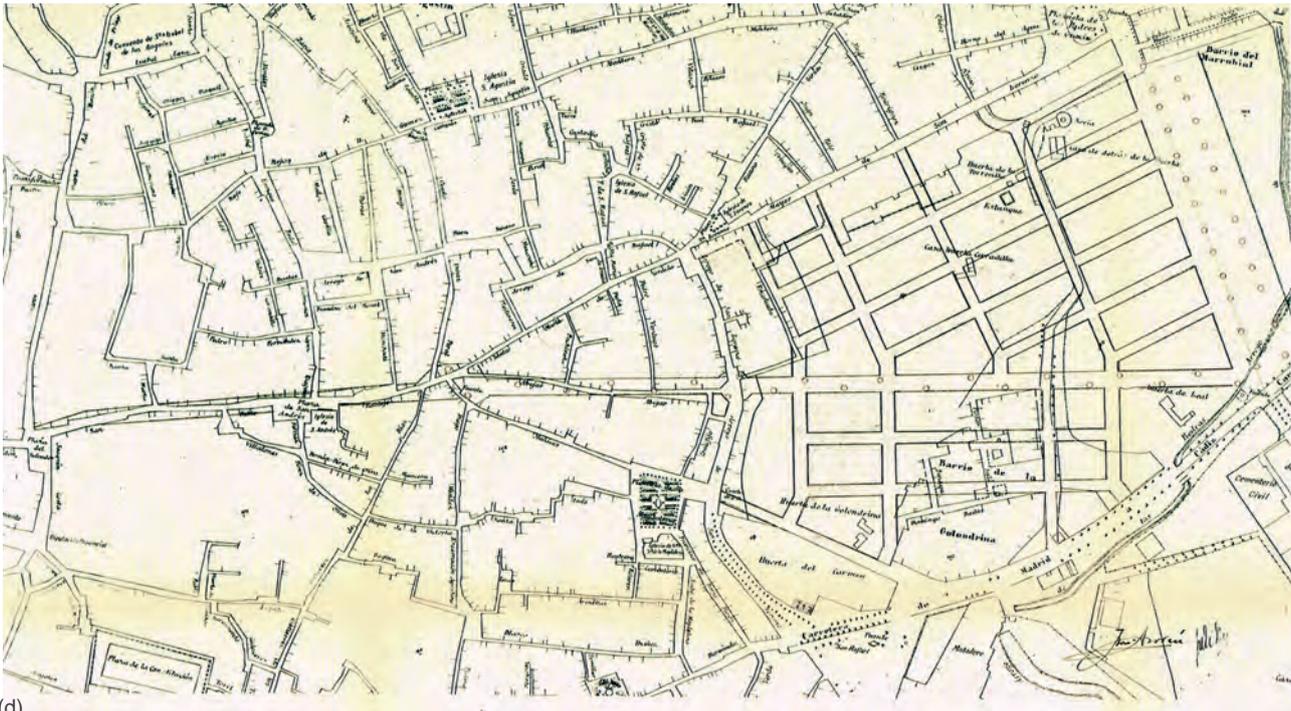
(a)



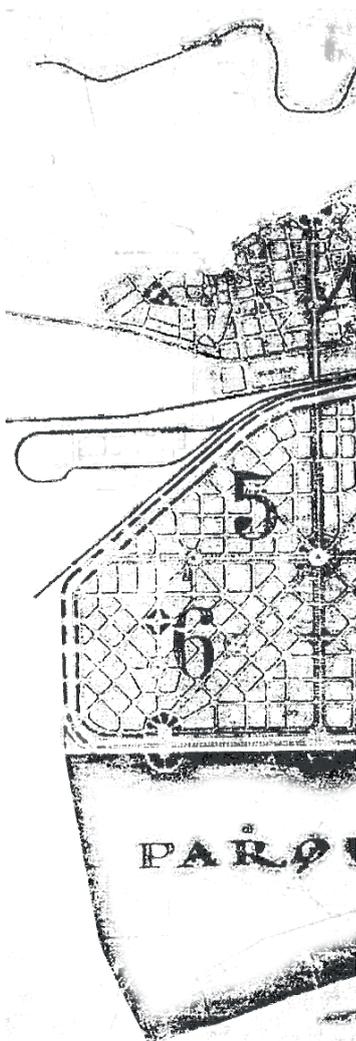
(b)



(c)



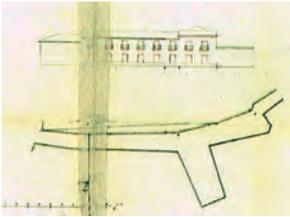
(d)



(e)

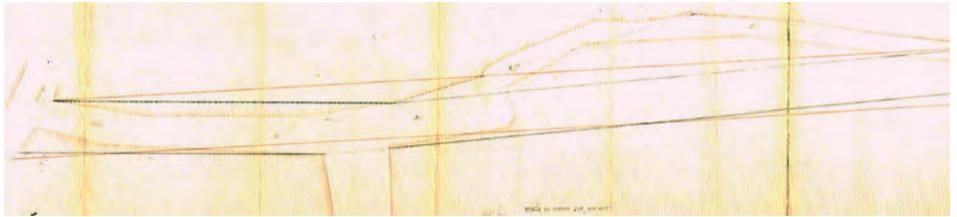


(f)



490

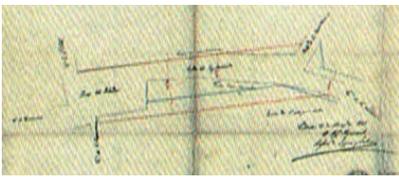
XIX.1



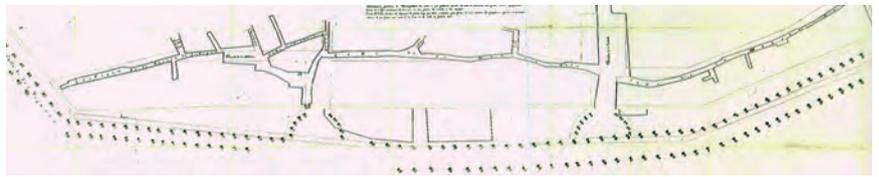
XIX.2



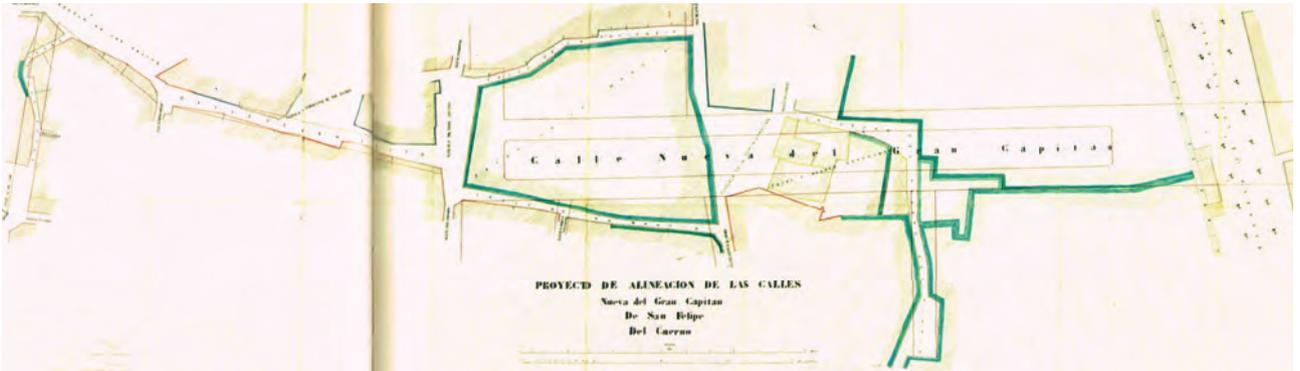
XIX.3



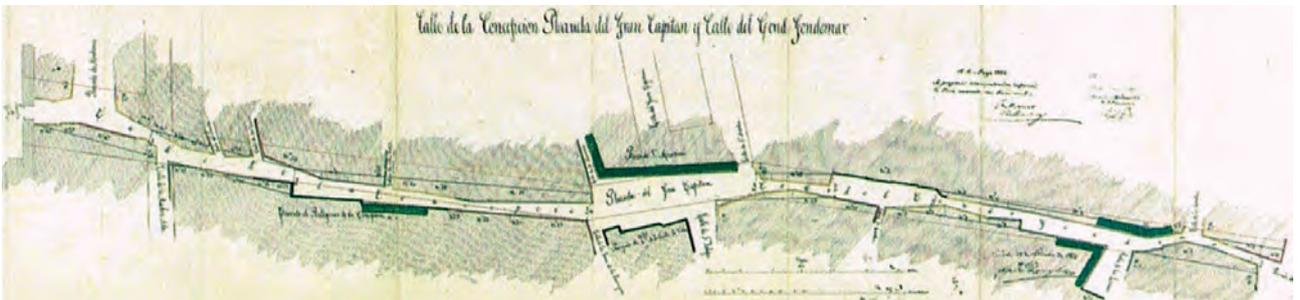
XIX.4



XIX.5



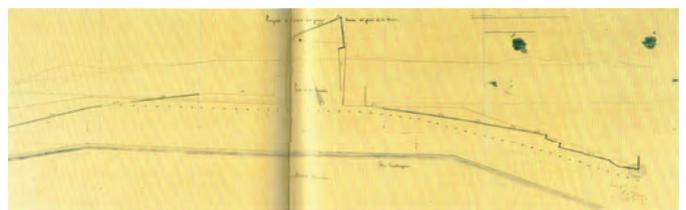
XIX.6



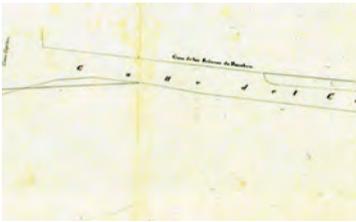
XIX.7



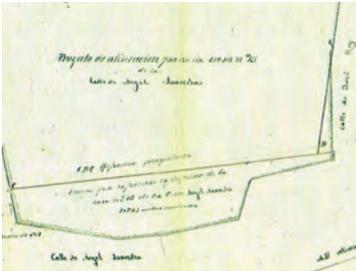
XIX.8



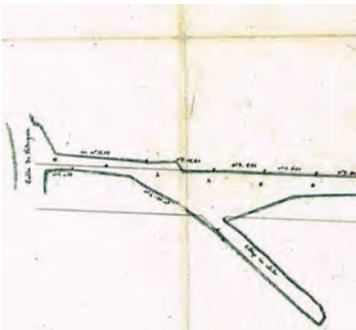
XIX.9



XIX.10



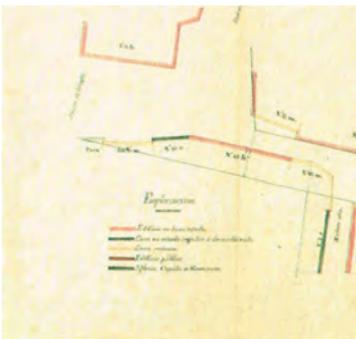
XIX.12



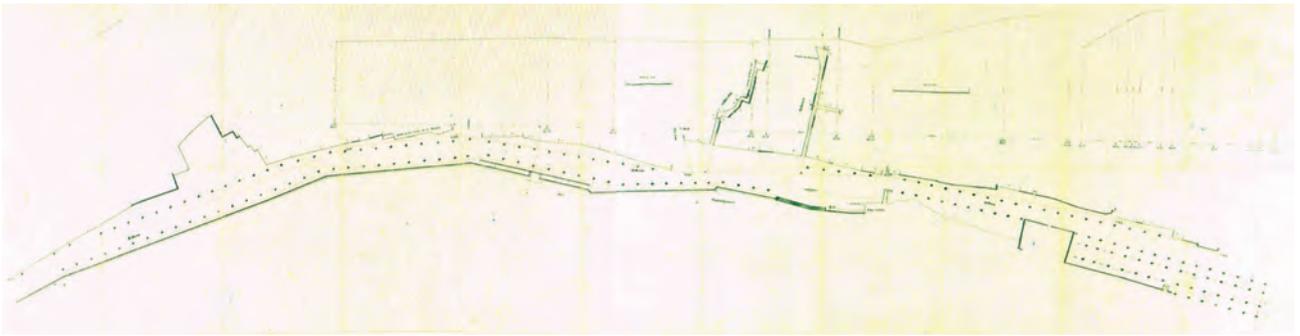
XIX.14



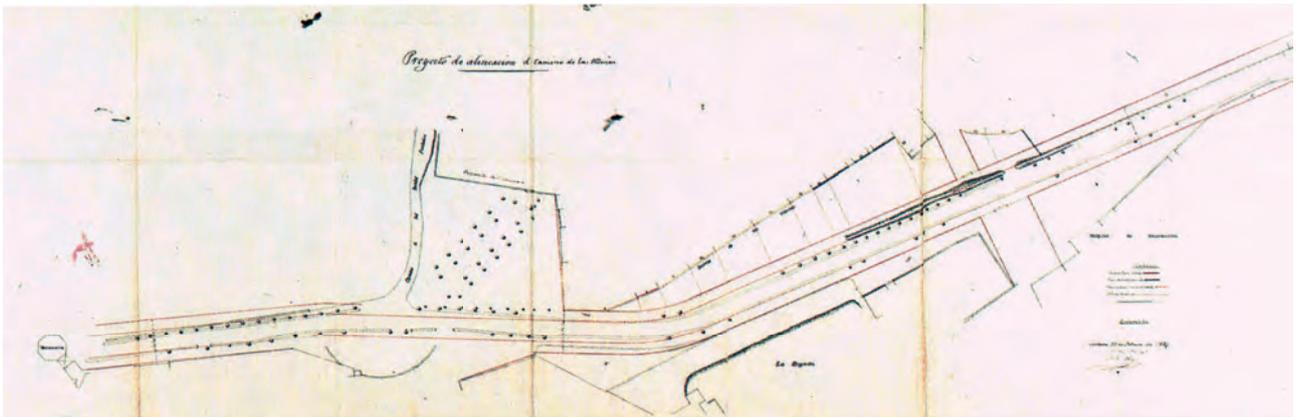
XIX.15



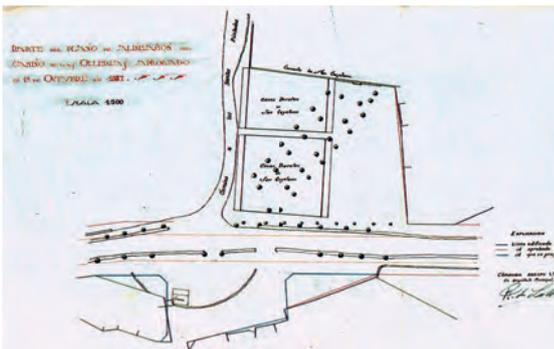
XIX.16



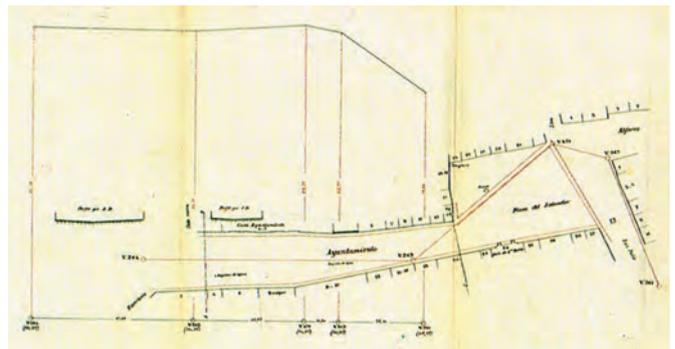
XIX.17



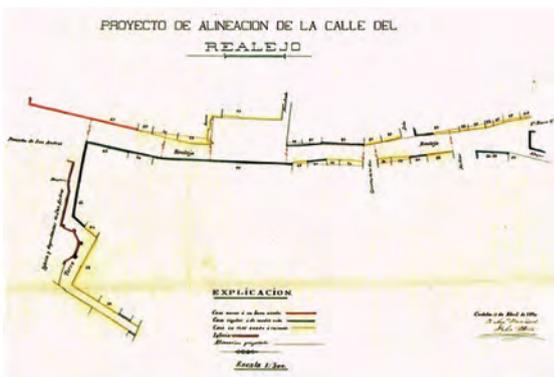
XIX.18



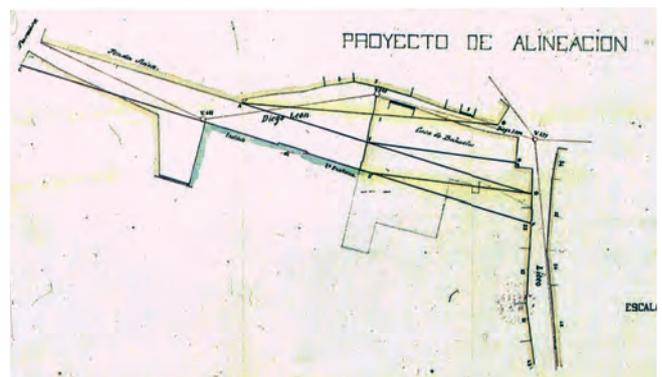
XIX.19



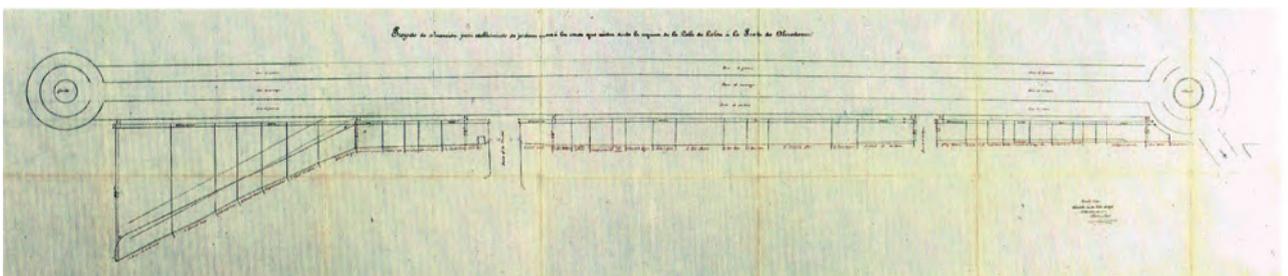
XIX.20



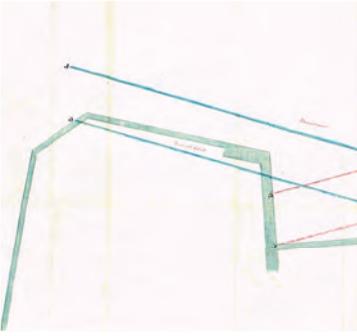
XIX.21



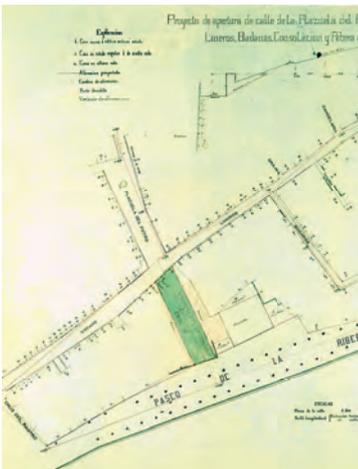
XIX.22



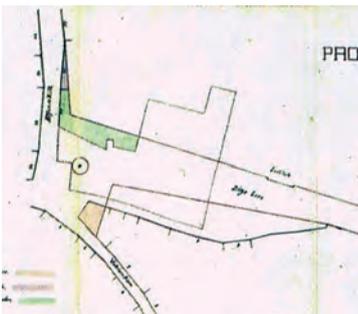
XIX.23



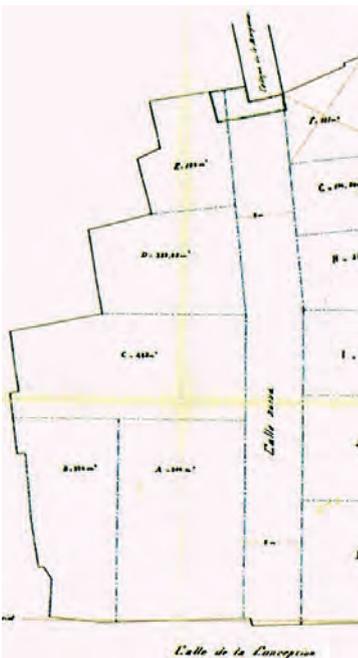
XIX.24



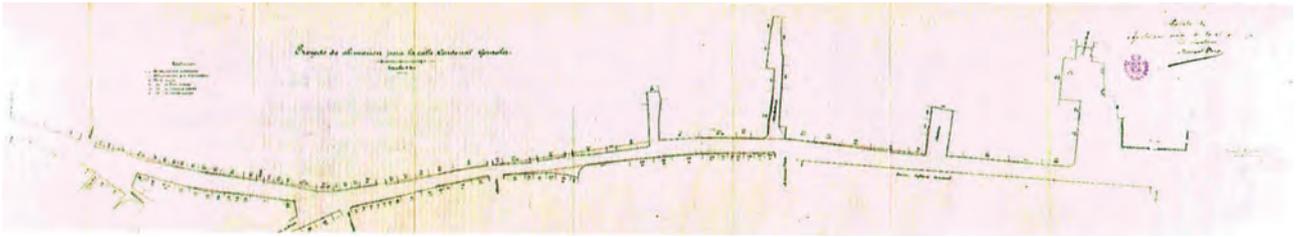
XIX.26



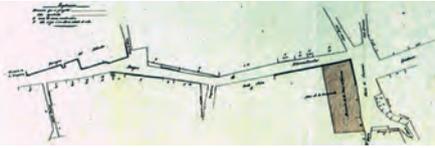
XIX.28



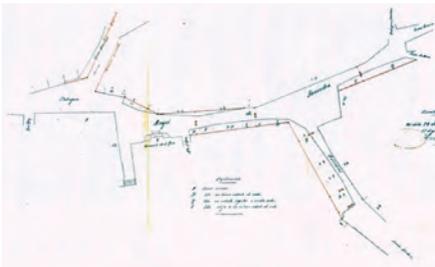
XIX.30



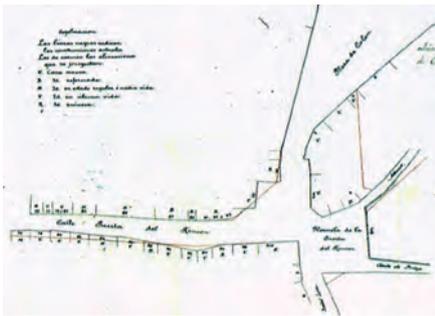
XX.1



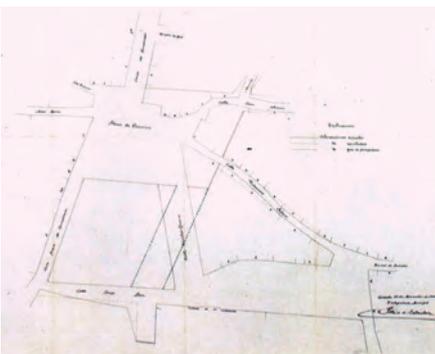
XX.2



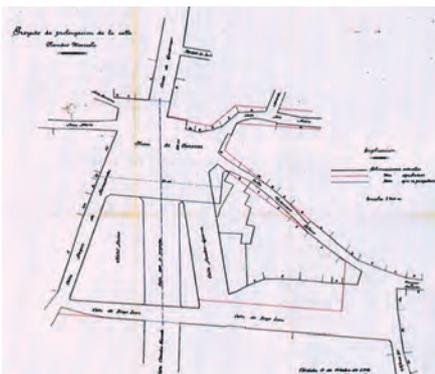
XX.3



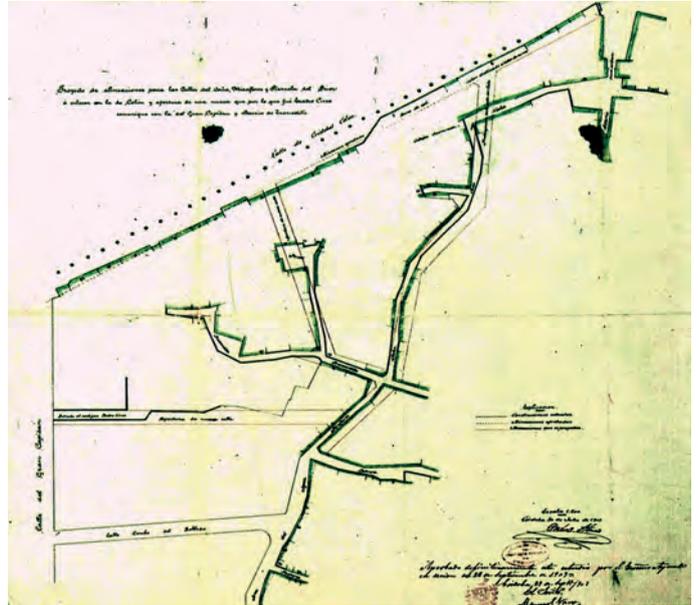
XX.4



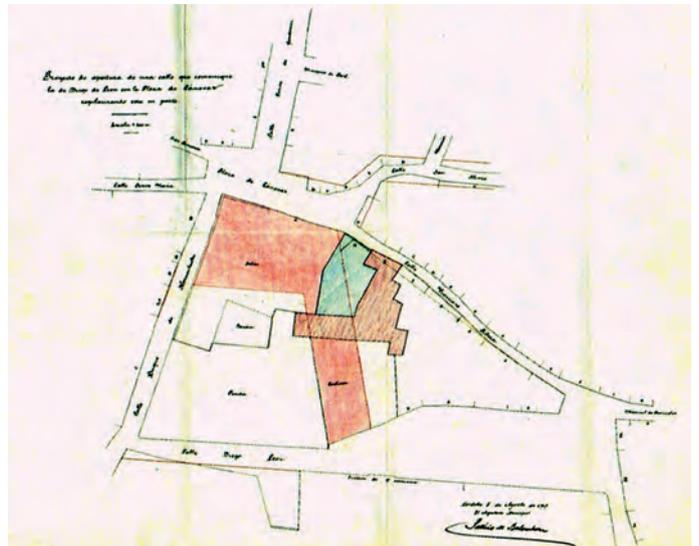
XX.5



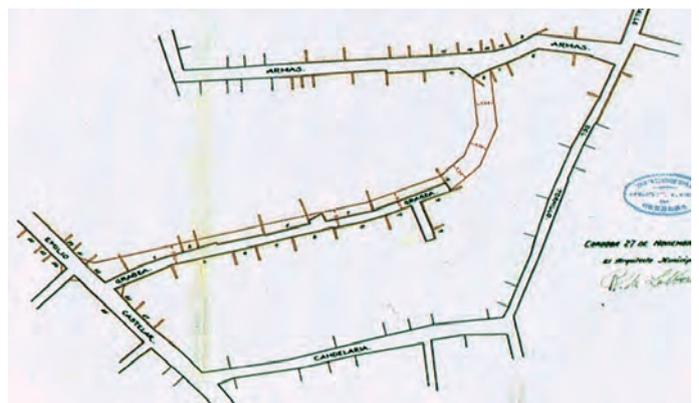
XX.6



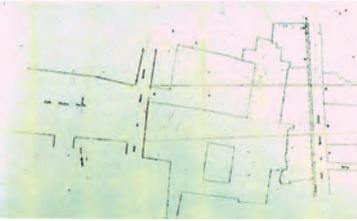
XX.7



XX.8



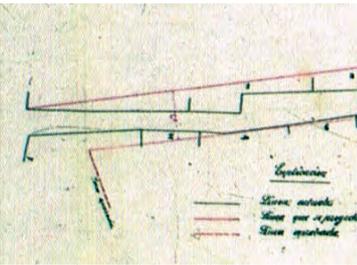
XX.9



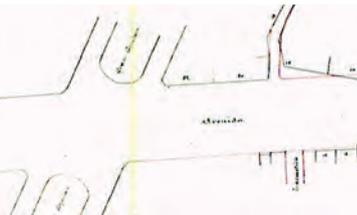
XX.10



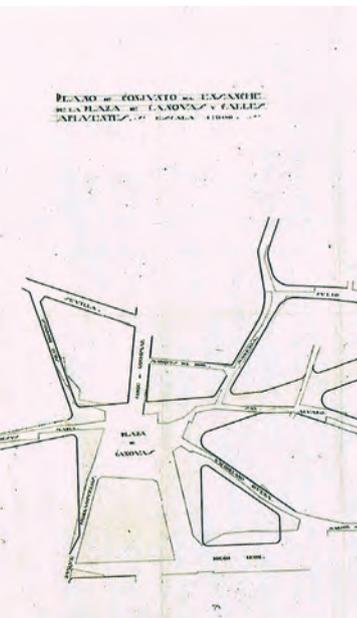
XX.12



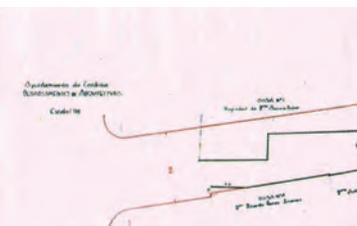
XX.13



XX.15



XX.17



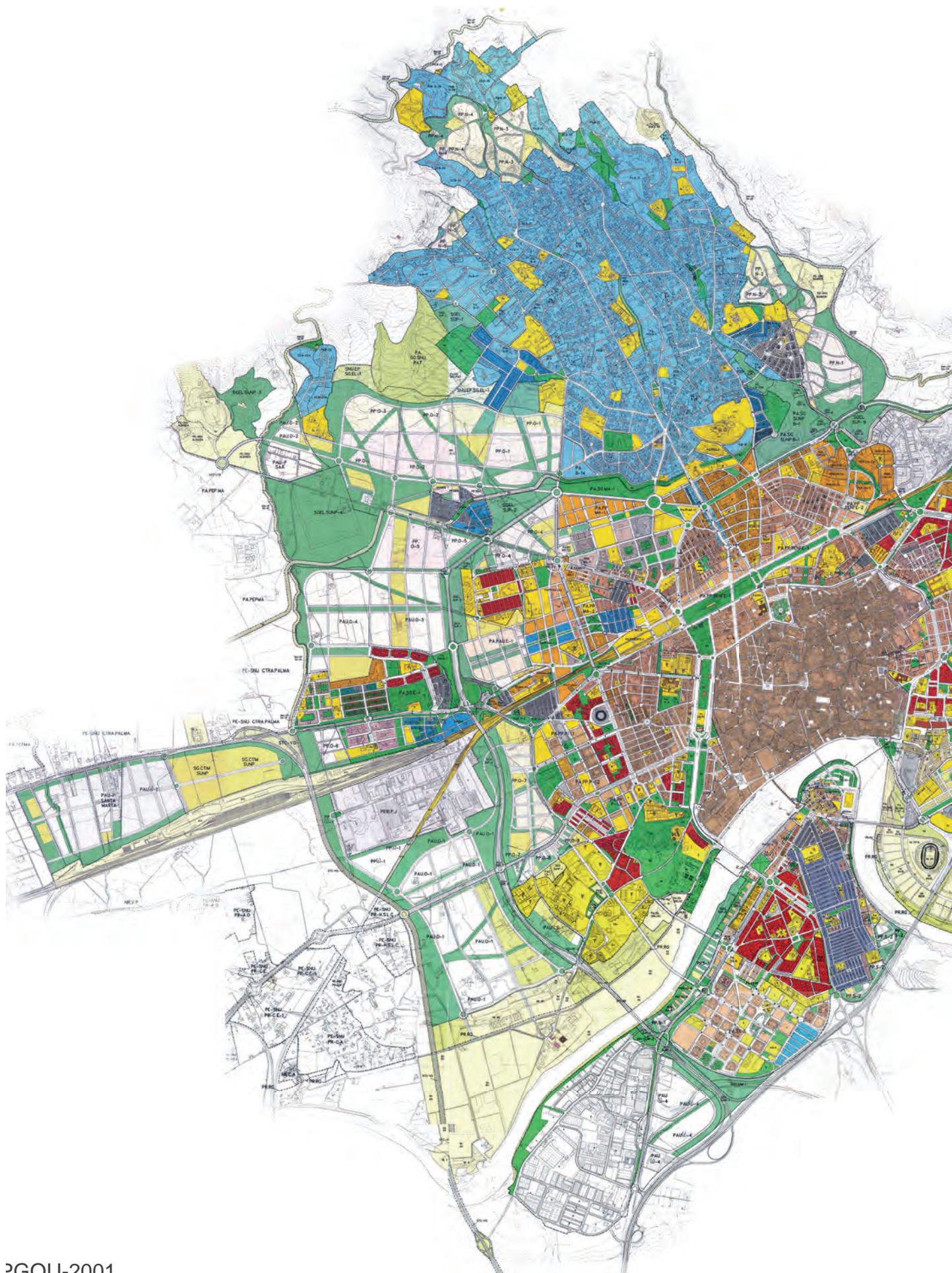
XX.19

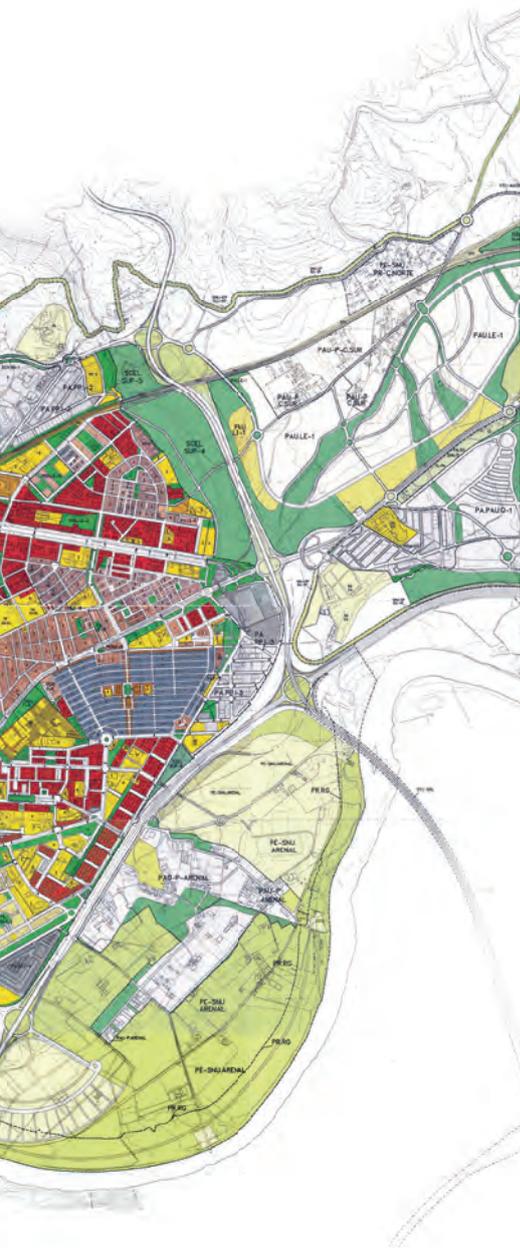
Planimetría Planes Generales de Ordenación Urbana de Córdoba

- PGOU 1956
- PGOU 1986
- PGOU 2001







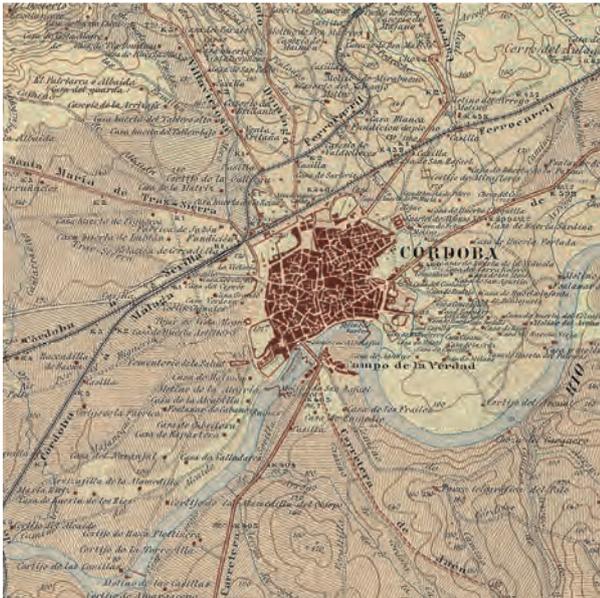


Evolución de Córdoba y su entorno a través del MTN50

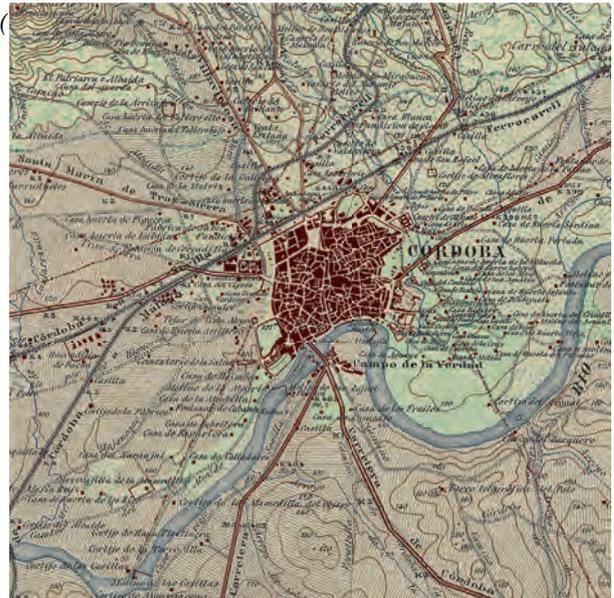
Mapa topográfico nacional de España. Hoja 923 - Córdoba (1:50.000):

- 1896 (Dirección general del Instituto Geográfico y Estadístico)
- 1933 (Dirección general del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística)
- 1939 (Taller del Instituto Geográfico 1969 - Instituto Geográfico y Catastral)
- 1992 (Dirección General del Instituto Geográfico Nacional. Ministerio de Obras Públicas y Transportes)
- 2005 (Centro nacional de Información Geográfica. Dirección General del Instituto Geográfico Nacional. Ministerio de Fomento)

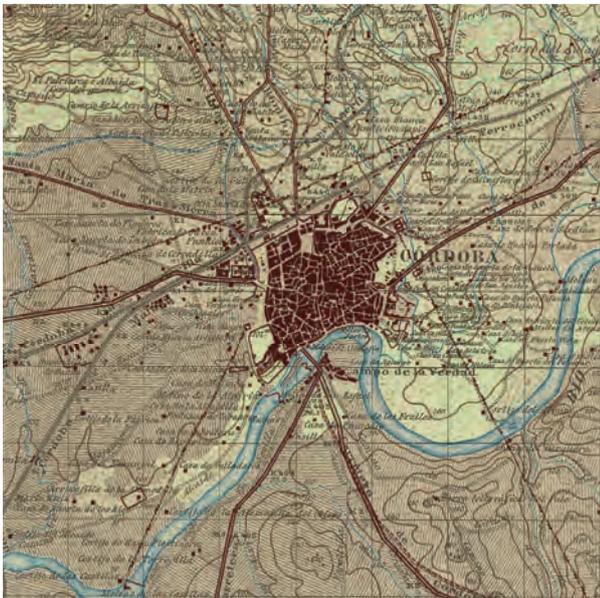
DOBA (



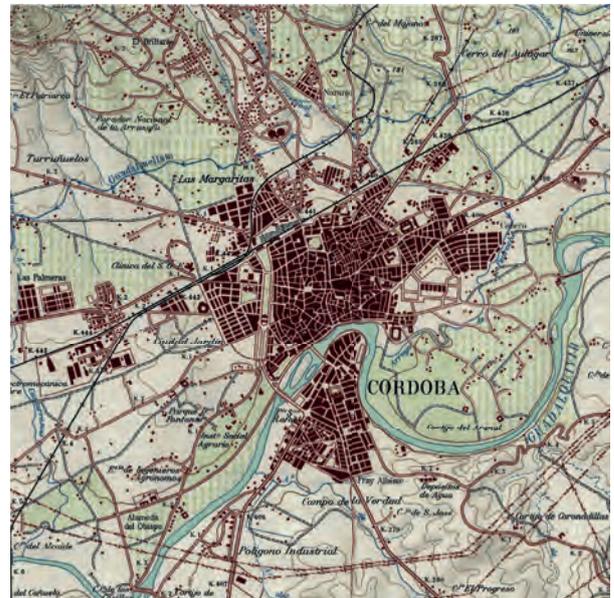
1896



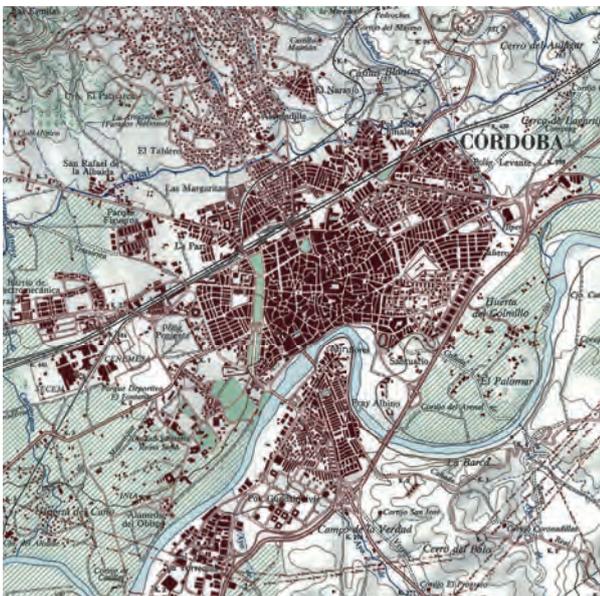
1933



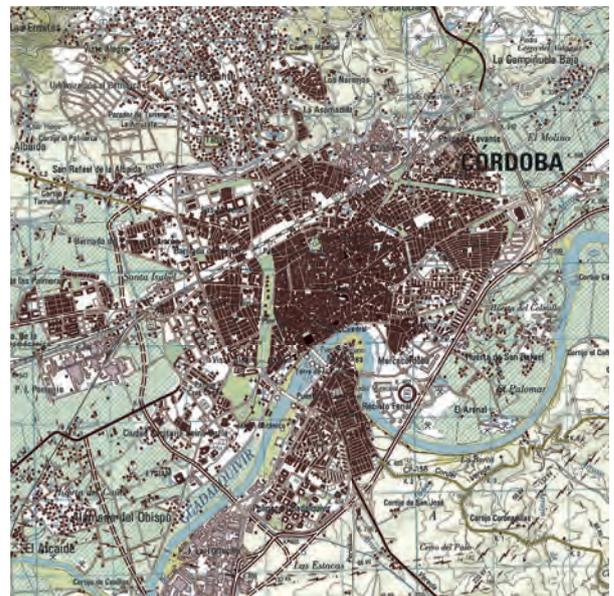
1939



1969



1992



2005

Evolución de los Distritos de Córdoba (1956-2009)

Comparativa entre las ortofotografías de los años 1956 y 2009 por distritos:

- Distrito Centro
- Distrito Sur
- Distrito Este
- Distrito Oeste

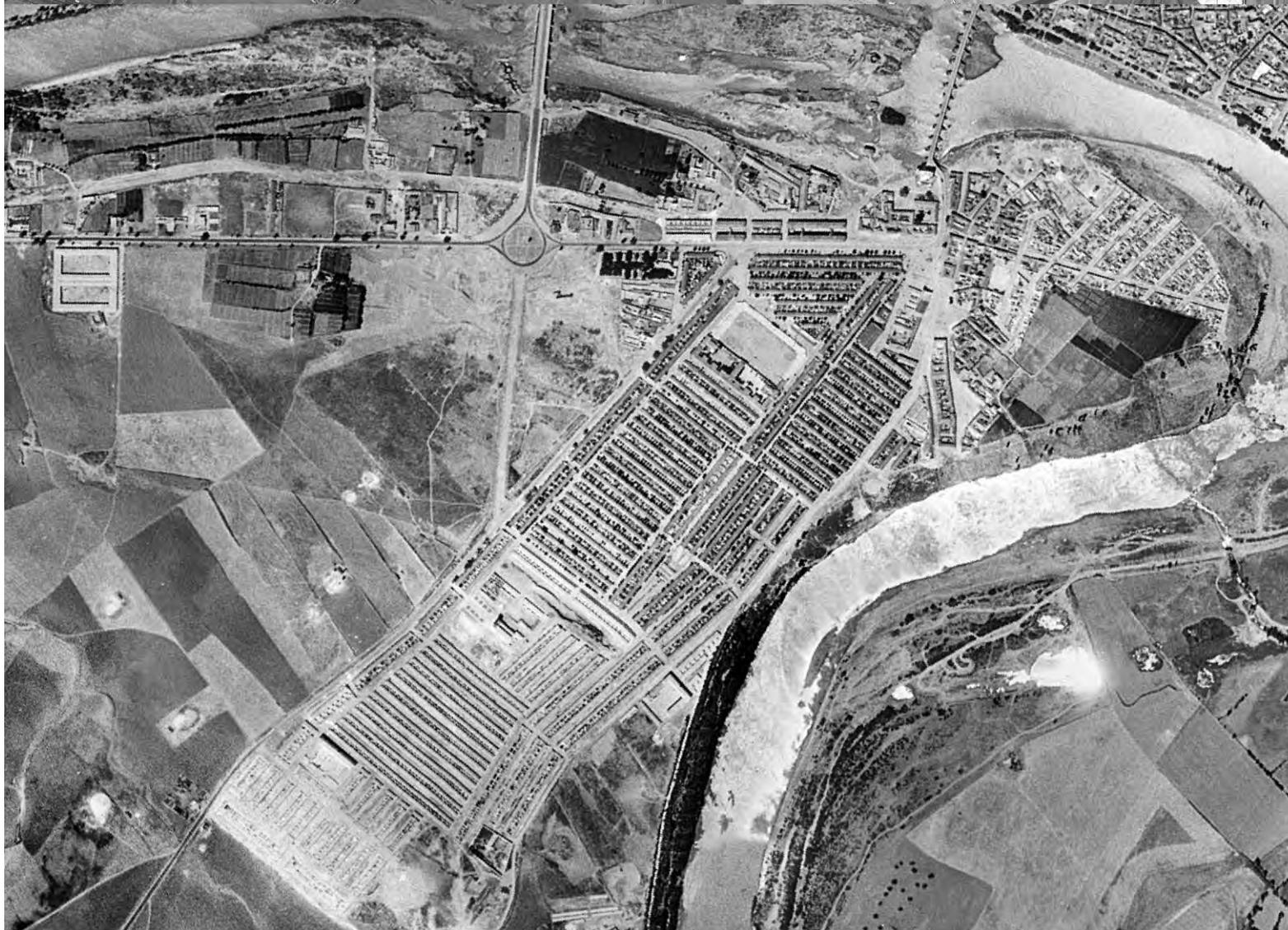


0 100 m.





0 100 m.











Actas del Jurado para la deliberación del Concurso de Ideas para el Guadalquivir en Córdoba, 1987

Referencia:

Ayuntamiento de Córdoba. (1987). *Concurso de Ideas sobre el Río Guadalquivir en Córdoba*. Córdoba.

Fuente:

Archivo Municipal de Córdoba.

Transcripción:

En la Ciudad de Córdoba, a partir de las diecisiete horas del día once de Marzo de mil novecientos ochenta y siete y hasta las trece horas del día quince del mismo mes y año citado, en los locales habilitados al efecto en el Gran Teatro Municipal han tenido lugar las reuniones del Jurado nombrado para resolver el "Concurso de Ideas para la Ordenación del Meandro del Río Guadalquivir, en Córdoba" convocado por el Excmo. Ayuntamiento de la Ciudad. Las sesiones, celebradas desde la hora y fecha de comienzo antes citada hasta las veintiuna horas treinta minutos del día once, miércoles (sic); de nueve horas a las catorce horas treinta minutos, y desde las diecisiete horas hasta las veintitres (sic) horas treinta minutos del jueves día doce; y finalmente, desde las nueve horas hasta la de terminación ya dicha del viernes día trece, estuvieron presididas por D. Herminio Trigo Aguilar, Alcalde del Excmo. Ayuntamiento, y contaron con la presencia, como Vocales, de D. Luis Delgado Perez-Boza, en representación del Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental; de D. Eduardo Chillida Juantegui, escultor; de D. José Antonio Fernández Ordoñez, Ingeniero de Caminos; de D. José Ramón Moreno, Director General de Arquitectura de la Junta de Andalucía; de D. James Stirling, Arquitecto; de D. José Juan Galan (sic) Delgado, en representación del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos de Andalucía Occidental; de D. Juan Serrano Muñoz, Arquitecto Municipal y de D. Antonio Portillo Peinado, Arquitecto Municipal que actuó en sustitución de D. Aldo Rossi, quien con anterioridad había manifestado la imposibilidad de su asistencia. Actuó como Secretario en las cuatro sesiones, D. Ignacio Muñoz de la Espada Belló, Secretario General del Ayuntamiento de Córdoba.

Debe puntualizarse que el Sr. Stirling no participó en la primera de las sesiones celebradas (tarde del miércoles (sic) día once) y que también (sic) dejaron de asistir los Sres. Chillida y Fernández Ordoñez a la sesión de la mañana del viernes día trece, aunque dejaron por escrito sus votos calificatorios.

Se inició la primera de las sesiones celebradas, con unas palabras de salutación y agradecimiento del Sr. Alcalde a los reunidos significando que la importancia que para la Ciudad tiene el tratamiento adecuado del Río como pieza clave de su Urbanismo, hacía necesaria la presencia de concursantes ilustres y de jurados con prestigio y capacidad, todo lo cual, felizmente, dijo, se había (sic) conseguido.

Como primera cuestión, el Tribunal se dió (sic) por constituido en la forma y con los miembros que han quedado citados, acordando seguidamente admitir los noventa y cuatro trabajos recibidos respondiendo a la convocatoria convocada. Posteriormente, en la mañana del jueves día doce, se hizo

entrega por los servicios municipales, de un nuevo trabajo, que llegado a esta Ciudad a través (sic) de RENFE, no había (sic) sido repartido hasta ese mismo día. Comprobado que había (sic) sido cursado en fecha anterior a la de terminación del plazo de admisión, se acordó por unanimidad unirlo a los noventa y cuatro trabajos de que primeramente se dispuso .

En la primera sesión se planteó como cuestión fundamental la de establecer un procedimiento y plan de trabajo, por un lado; y la de sentar unos criterios valorativos de tipo general, que salvaguardando el criterio personal de cada uno de los Jurados, permitieran una decisión calificatoria coherente.

El Jurado estableció como premisa fundamental para la valoración de los trabajos, que se trataba fundamentalmente de establecer una nueva relación cualitativa entre la Ciudad y el Río en búsqueda (sic) de una integración de éste, otorgándole (sic) la calidad de elemento articulador entre sus dos orillas (que serían así Ciudad) sin hacerle perder su condición de elemento natural, discurrir a su ritmo y con la estricta concentración de usos públicos en sus márgenes (sic) que permitieran acercarse a él y "escucharlo", como gráficamente (sic) dijo el Sr. Chillida. Esta principal idea -coincidieron los jurados- debía ser el gran condicionante en las decisiones a tomar al juzgar los trabajos presentados y las soluciones aportadas, en orden a trazado viario, ordenación de márgenes (sic), accesos, zonas de ajardinamiento, y usos públicos, cauce y elementos de borde, etc. etc., señalando también (sic) que en cualquier caso, en este Concurso se trataba de valorar "ideas", pero no "proyectos", de manera que la ejecución de estos, en su caso, sería (sic) decisión Municipal posterior, que podría encargarse puntualmente a especialistas de reconocido prestigio, a la vista de la importancia del espacio urbano a modelar.

Los Jurados que en alguna ocasión interrumpieron sus cambios de impresiones y sus concienzudos exámenes (sic) de los trabajos presentados (dispuestos en paneles en forma que permitieran su visión) para visitar de nuevo el Río y su entorno, centraron sus discusiones en puntos que consideraron claves, como el tratamiento del viario; el carácter (sic) y papel del muro de cerramiento de Miraflores; el uso y tratamiento a dar a la playa del Molino de Martos; emplazamiento en los márgenes (sic) del recinto ferial de la ciudad; aspectos ecológicos y nivel de la lámina de agua, tratamiento de bordes y, finalmente, jardín (sic) o parque de Miraflores, aunque se abordaron aun otros más.

Tras el exhaustivo (sic) tratamiento de estas cuestiones, los miembros del Jurado, al tiempo de hacerlos básicos para la fundamentación de su dictamen y concesión correspondiente de los premios, acordaron por unanimidad hacer al Ayuntamiento de Córdoba las siguientes sugerencias en torno a ellas :

1ª.- Se considera fundamental para la Ciudad la recuperación del Paseo de la Ribera como tal Paseo, quitándole (sic) el carácter (sic) de vía (sic) rápida (sic) que actualmente tiene, lo que constituye una barrera entre la Ciudad y el Río, absolutamente rechazable en su estructura actual.

2ª.- Se entiende que tanto el Puente Romano como los que hubieran de construirse entre el actual de San Rafael y el futuro

del Arcángel (sic), deberán (sic) tener carácter (sic) de peatonales. El Sr.

Galan añadió que además debería (sic) estudiarse una fórmula (sic) para "cubrir" o "techar" los nuevos puentes (pasarelas) de forma que se haga más amable su trayecto en época (sic) calurosa.

3ª.- La drástica disminución del tráfico rodado a través (sic) del Paseo de la Ribera, que no debe tener otro volumen que el que genera el tráfico (sic) local, debe permitir el avance de los jardines del Alcázar (sic) hasta la ribera del Río .

4ª.- Aún cuanto por algún miembro del Jurado se estimó el muro de cerramiento de Miraflores como un elemento "dramático" y "formidable", se consideró unánimemente (sic) que sin pérdida de su carácter (sic) de defensa, y en la medida que ésta necesidad lo permita, debe rebajarse su nivel actual hasta no superar la cota que tiene el muro de defensa de la margen derecha, disminuyendo el impacto ambiental de gran talud que ahora tiene.

5ª.- Se considera que el actual muro existente en la margen derecha del Río, a la altura del Molino de Martos, debería de desaparecer en cuanto que constituye un elemento de borde de cauce no solo antinatural y contrario a la idea de la recuperación del contacto blando del Río con su Ribera en lo posible, sino que incumple la solución hidráulica (sic) más lógica a los problemas que el discurrir del Río impone en aquella zona.

En este sentido solo las obras de la nueva carretera de penetración a la Ciudad desde la variante de la N-IV, tendrían que ser, en esa zona, la última obra de fábrica (sic) entre el Río y la Ciudad.

6ª.- Debe evitarse el uso náutico (sic) tipo Puerto del Río (que supondría la construcción de espigones, muelles, pantalanes, almacenes, etc. en el espacio o zona del Molino de Martos) en terrenos que deberían (sic) recuperar su condición de playa, con tratamiento que permita mantener el carácter (sic) calmo y sosegado del Río, tradicional en ellos.

7ª.- Se considera que la zona situada bajo el actual estadio del Arcángel (sic), margen derecha del Río, admite efectivamente el uso ferial, aunque la solución que finalmente se adopte para estos terrenos tendría que ser tal que haga posible también (sic) el uso deportivo de los mismos, de manera que su ordenación en detalle tendría que hacerse madulándolos (sic) para el doble uso deportivo y ferial, que debería comprender así mismo la ubicación de la Feria de la Fuensanta.

8ª.- La realización completa del Parque de Miraflores debe quedar sujeta en definitiva a las ideas del autor del correspondiente Proyecto, pero se entiende que debe dar lugar a un recinto participativo, de tipo abierto ("salvaje") al pie del muro, y más en consonancia con el jardín andaluz en la parte superior.

9ª.- Que se imponga como idea fundamental en el tratamiento de toda la zona, el carácter (sic) peatonal tanto del Puente Romano como el de los nuevos que hubieran de tenderse entre ambas orillas. En cambio, no se consideró necesario que haya de condicionarse el tipo de puentes o pasarelas a construir, a la presencia del Puente Romano, siempre que la calidad de la idea permita no una confrontación sino un "diálogo" entre dicho Puente y los nuevos a construir.

10ª.- Deberán recuperarse las Azudas y Molinos existentes, incluso los

situados aguas abajo del Puente Romano. La correspondiente elevación de la lámina de aguas, que alcanzaría sus niveles históricos, tendría que hacerse con respeto al ecosistema de la zona que permite la existencia de islas o bordes arenosos, habitat de una fauna característica (sic).

11ª.- Se consideró unánimemente (sic) que el espacio del Río situado entre los puentes Romano y de San Rafael constituye un espacio de excepcionales posibilidades, con una síntesis (sic) de elementos (agua, tierra, flora, clima, luz, evocación histórica) que hacen imprescindible su tratamiento, para la plena recuperación de sus posibilidades, por las más altas Autoridades mundiales en materia urbano-paisajística (sic).

Sentados los criterios y recomendaciones que anteceden, el Jurado ya se consideró en condiciones de emitir su voto de selección de los trabajos presentados. A este respecto, se decidió seguir el siguiente procedimiento: cada uno de los miembros del Jurado expondría los que consideraba más adecuados o ajustados a las ideas establecidas, distinguiendo las propuestas para el primero o segundo premio y los cuatros temas especiales objeto del concurso; seguidamente se producirían votaciones sucesivas de carácter eliminatorio, en las que en cada una de ellas quedaría descolgado el trabajo que obtuviera al menos la mitad más uno de los votos emitidos; finalmente, cuando quedaran dos o tres como máximo trabajos no eliminados, se produciría una votación, esta vez de carácter positivo, que daría el premio al que obtuviera también (sic) la mayoría de la mitad más uno al menos de todos los votos.

Siguiéndose (sic) el orden propuesto por la Presidencia y tras actuar en la forma que queda expuesta, se concedieron los premios

a los trabajos siguientes:

-Puentes:

Trabajo núm. 19 .346 .

-Zona del Estadio del Arcangel (sic):

Trabajo núm. 49.132.

-Campo de la Verdad y Miraflores :

Trabajo núm. 51.480.

-Cauce y elementos de borde :

Trabajo , num. 11.123.

-Primer Premio :

Trabajo , num. 74.923.

Segundo Premio:

Trabajo núm. 25.337.

Se hizo una justificación genérica de estas concesiones en base a la coincidencia de las soluciones adoptadas por los concursantes premiados con las ideas expresadas por el Jurado, que en concreto para la motivación del Primer Premio, insistió en valorar la aportación que supone la consideración del actual Puente de San Rafael como pieza fundamental para el acceso viario a la zona tratada con salida a través del Campo de la Verdad-Miraflores hasta cruzar de nuevo el Río por un puente de nueva construcción en la zona del Arcangel (sic), contiguo a la zona ferial y deportiva prevista, lo que permite (evitando la concepción generalizada del acceso a esta zona a través de un puente no peatonal continuación de la

calle San Fernando) reducir el tráfico en el Paseo de la Ribera , hasta convertirlo sin traumatismo en tráfico local, con la consiguiente consecuencia del acercamiento de la Ciudad al Río, singularmente del casco antiguo a Miraflores, convertible así en un gran espacio verde apartado del tráfico, constituyente de un excepcional conjunto, que conjuga un gran Parque con un gran Río y con una excepcional zona histórico-artística.

Dicho lo anterior, por mí el Secretario se procedió a. la apertura de los sobres, donde enmascarados tras una cifra de cinco dígitos (sic), aparecían (sic) los nombres de los autores de las ideas premiadas, que resultaron ser:

PRIMER PREMIO

Propuesta 74.923.-D. Pedro Peña Amaro y D. Jesús T. Ventura Villanueva, Arquitectos, con colaboradores. CORDOBA .

SEGUNDO PREMIO

Propuesta 25.337.-D. Fernando Anton (sic) Cabornero y D. Francisco Jesús Burgos Ruiz, .Arquitectos, con D^a Marta Agulló Laguna, y otros, como Arquitecto Colaborador . MADRID.

PUENTES

Propuesta 19.346.-D. Rafael Casado Martínez-Oña (sic), D. Antonio Julio Herrero Elordi y D. Juan Suarez Avila (sic), Arquitectos , con colaboradores, sin identificación de origen.

ZONA DEL ESTADIO DEL ARCANGEL

Propuesta 49.132.- D. Enrique Haro Ruiz . Jorge Peña Martín , Arquitectos , con colaboradores. SEVILLA .

CAMPO DE LA VERDAD Y MIRAFLORES

Propuesta 51 .480 .-D. Antonio Casamor Maldonado, Arquitecto . - BARCELONA.

CAUCE. Y ELEMENTOS DE BORDE

Propuesta 11.123 .-D. Santiago Conde y D. Rodrigo Perez (sic) de Arce, Arquitectos. BARCELONA.

Terminada la actuación, el Jurado se congratuló del excelente clima de participación habido y del enriquecimiento mutuo alcanzado por el intercambio y discusión de las ideas aportadas, entendiendo que el primer éxito había estribado en la propia idea de la celebración del Concurso, que implicaba el reconocimiento de que los grandes temas urbanísticos deberían quedar abiertos a una participación amplia y a una discusión de criterios que por fuerza tenía (sic) que redundar en el beneficio de los ciudadanos , huyendo de personalismos y estimaciones dogmáticas y ocasionales.

Tras acordar también (sic) la felicitación a los ganadores, el tribunal dió (sic) por conclusas sus actuaciones en la Ciudad de Córdoba en la ya dicha fecha y hora, levantándose (sic) de todo lo actuado la presente Acta por mí el Secretario del Tribunal que da fe.

[Aquí se han omitido los datos personales y domiciliarios de los ganadores del concurso]

ASUNTO: ORDENANZA JURADO CONCURSO GUADALQUIVIR.

SR. JEFE DEL DEPARTAMENTO DE SERVICIOS INTERNOS

El Jurado del Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba se reúne (sic) esta semana en el Gran Teatro (Salón de usos múltiples) para estudiar los trabajos presentados y emitir un fallo.

Las sesiones de trabajo comenzarán mañana miércoles día 11 a las 17.00 horas y finalizarán el sábado día 14 en jornada de mañana y tarde.

Lo que le comunico a efectos de que disponga lo necesario para que un ordenanza esté permanentemente a disposición del Jurado para lo que éste pudiera necesitar durante todas las sesiones de trabajo y en horario que le será comunicado más adelante por lo que el mencionado ordenanza deberá presentarse en el Departamento de Presidencia mañana miércoles por la mañana para concretar instrucciones.

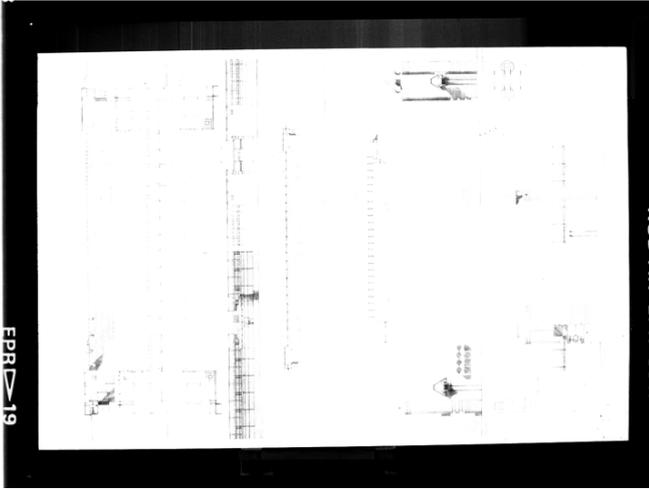
Córdoba a 10 de marzo de 1987

Margarita Ruiz Schrader JEFE DEPTO. PRESIDENCIA

Paneles de las propuestas presentadas al Concurso de Ideas para el Guadalquivir en Córdoba

Se presentan aquí el conjunto de paneles que fueron presentados al Concurso de Ideas para el Guadalquivir en Córdoba, posteriormente expuestos y fotografiados. En el cuerpo de la tesis se han seleccionado aquellos que aportaban alguna idea interesante para evocar el debate sobre la transformación del entorno fluvial. Pero fueron más de un centenar de propuestas las presentadas, que se recopilan en estos anexos por si el lector considera de utilidad su análisis pormenorizado. Se presentan en tamaño reducido por evitar una excesiva extensión del tomo de Tesis.

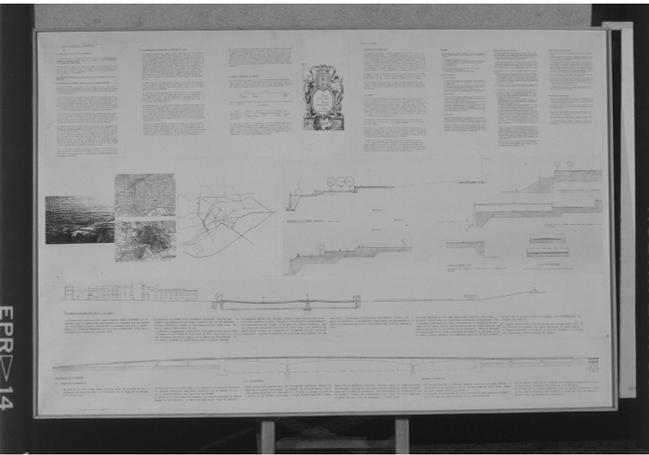
Fuente: Archivo Municipal de Córdoba



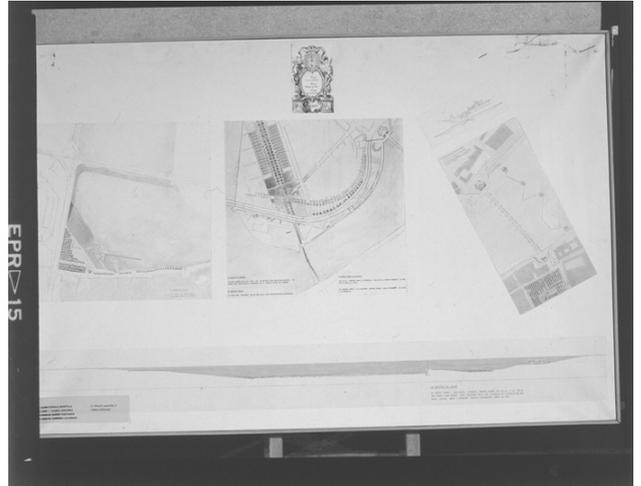
EPR > 19



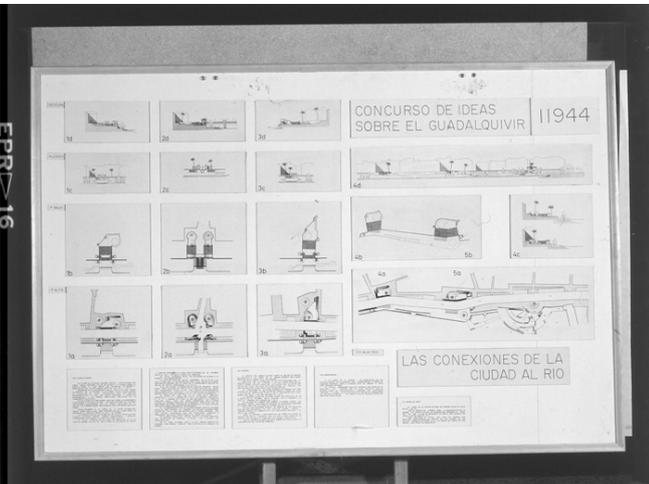
EPR > 12



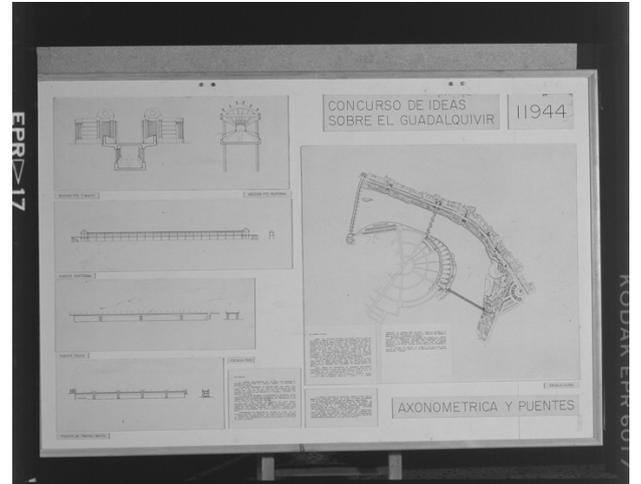
EPR > 14



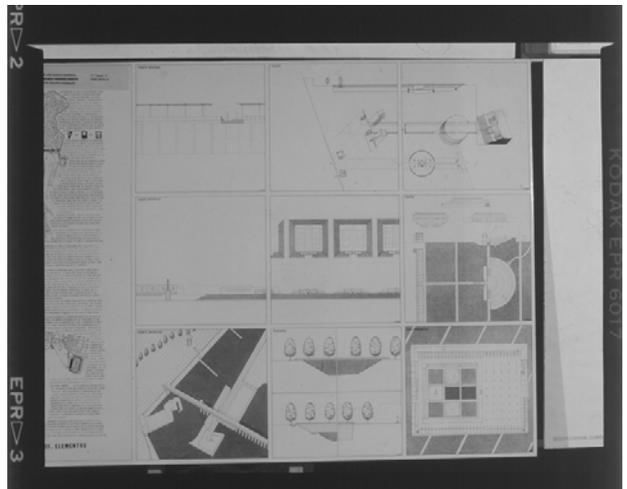
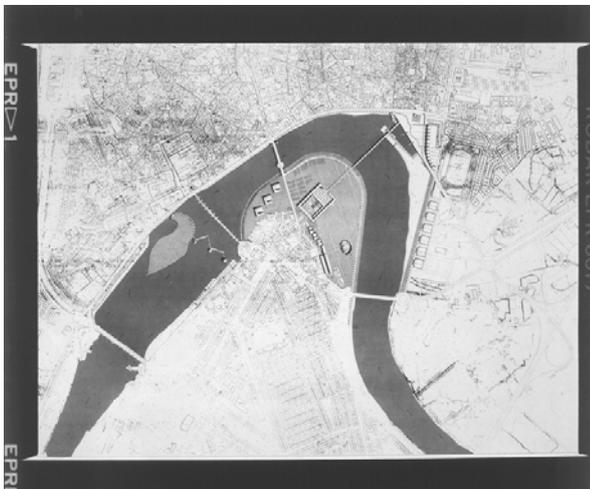
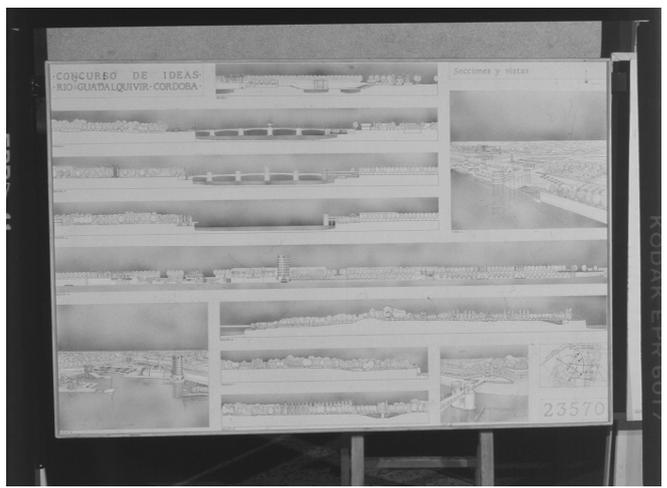
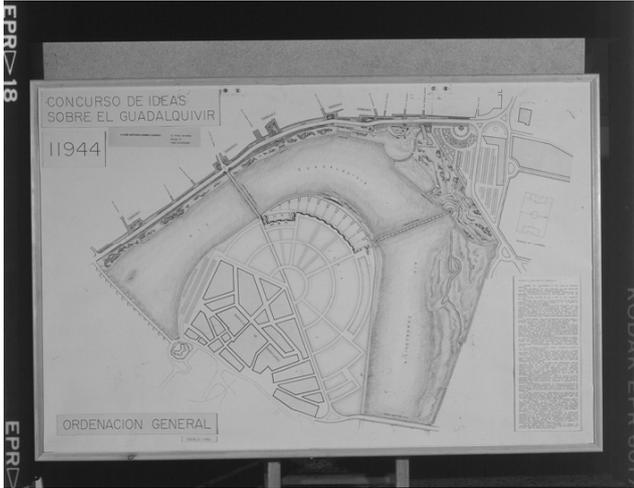
EPR > 15

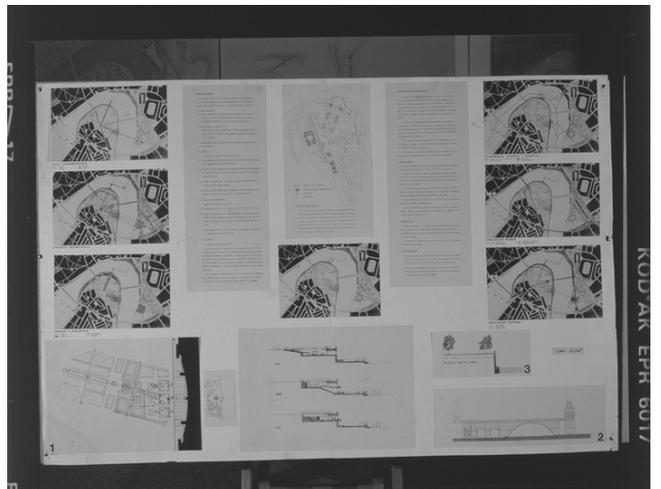
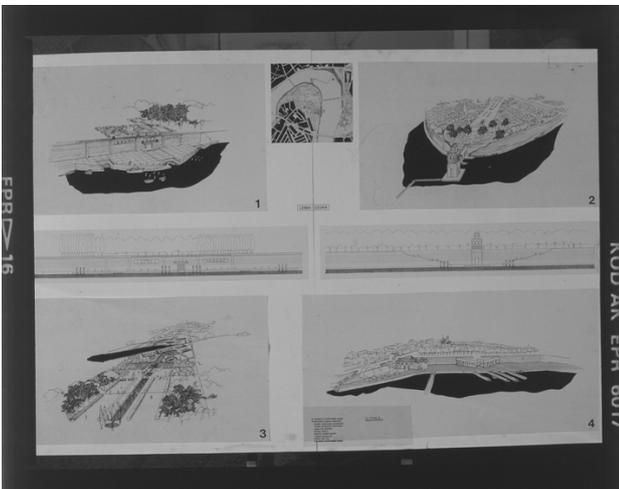
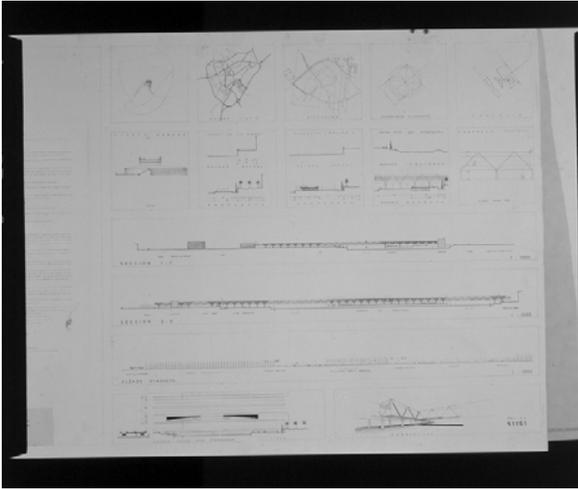
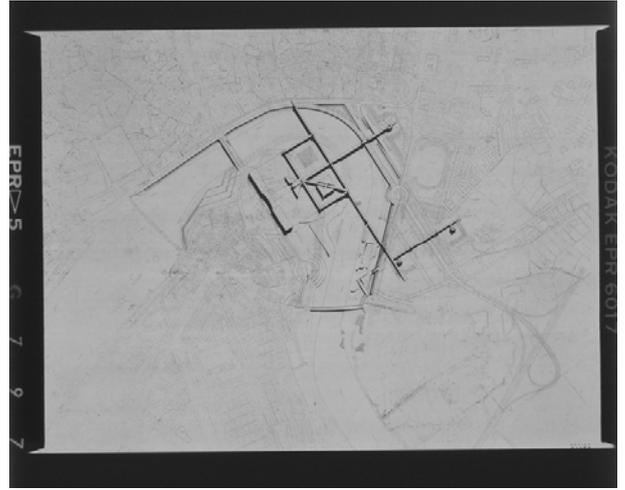
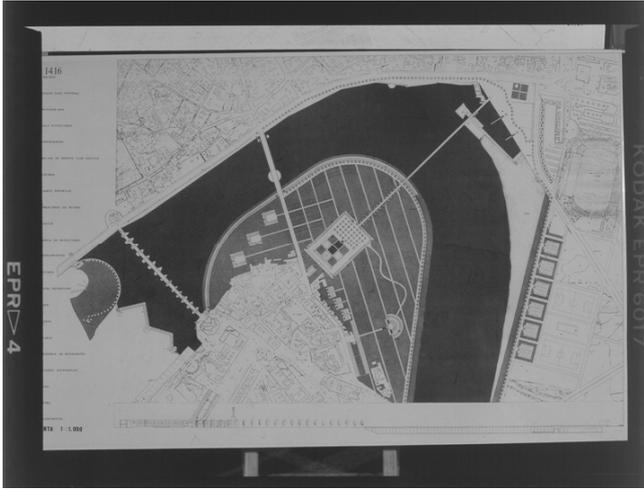


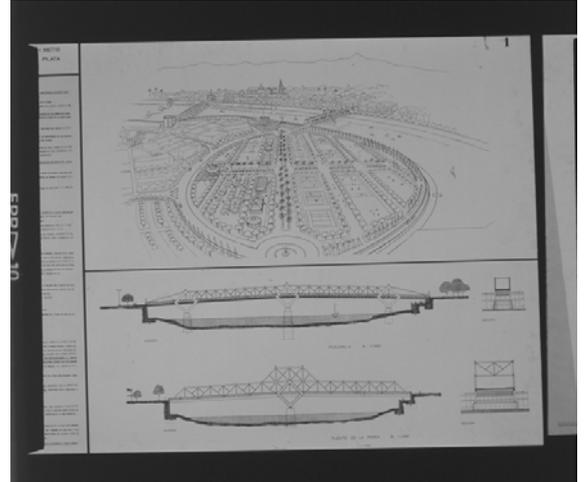
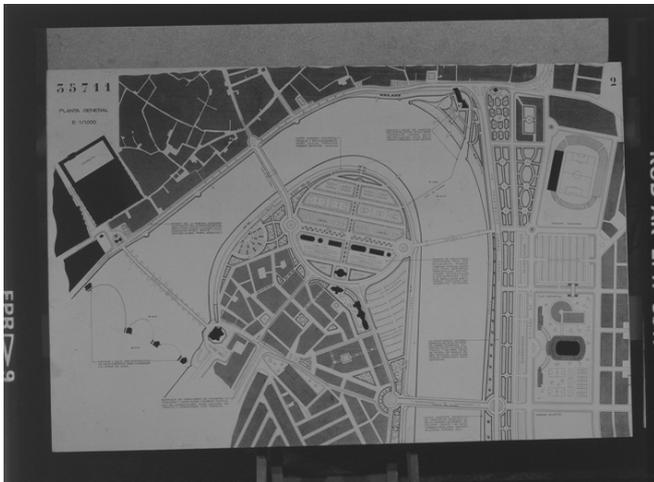
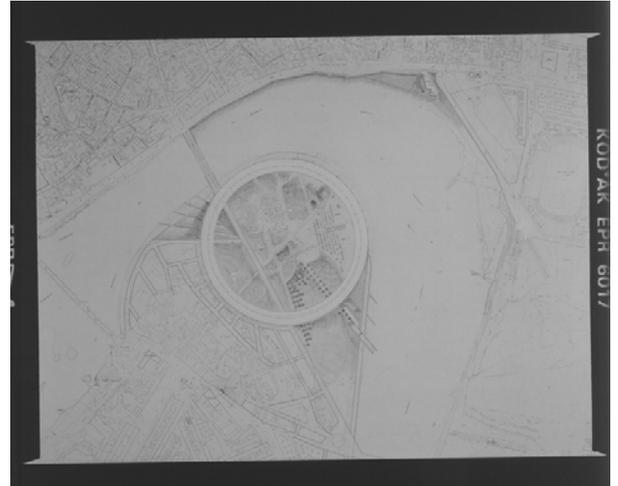
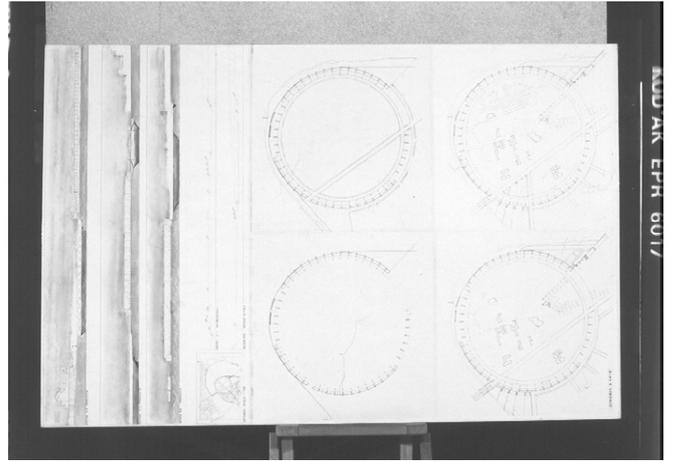
EPR > 16

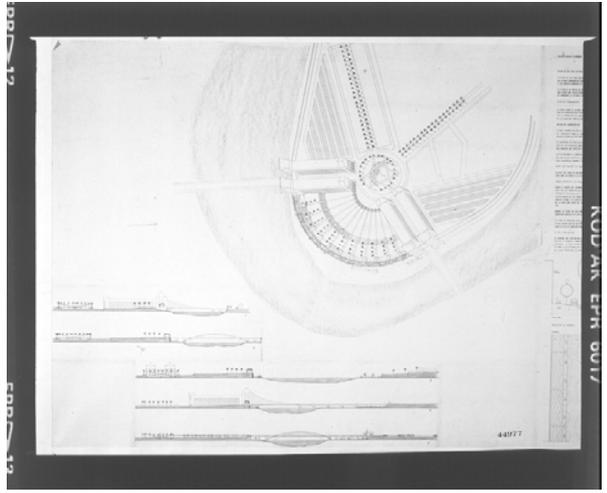
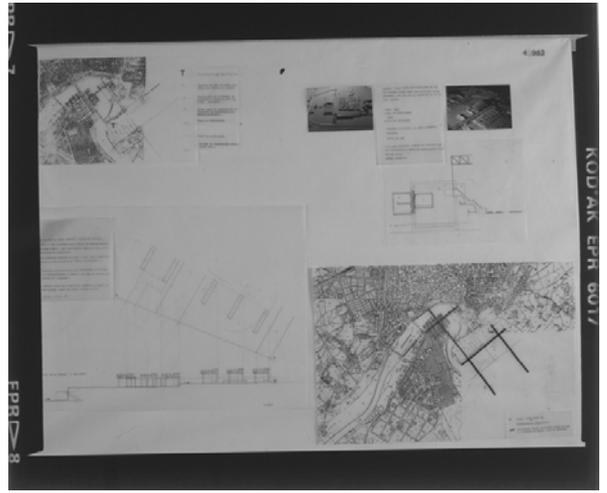
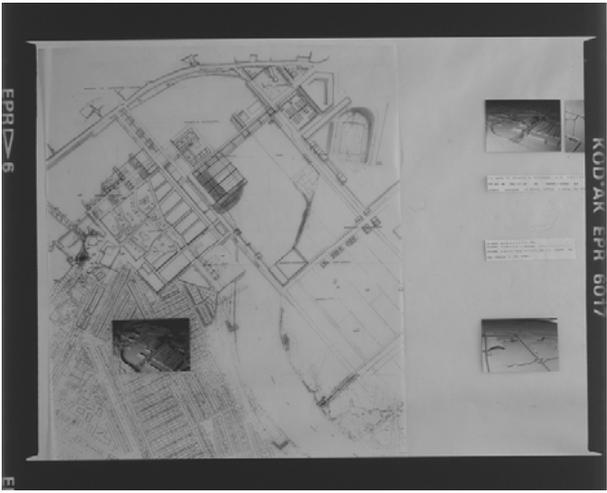
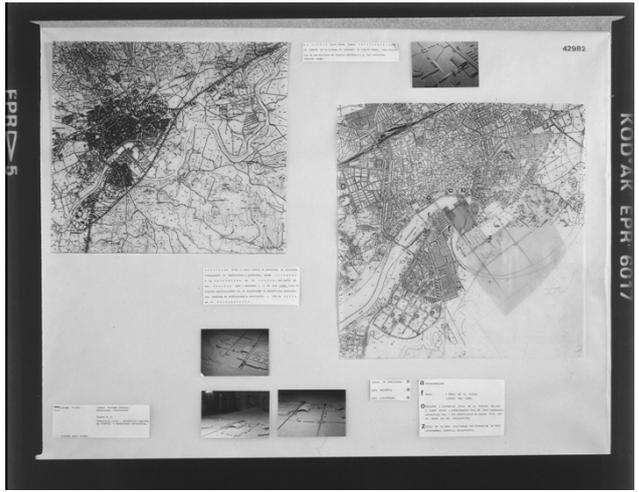
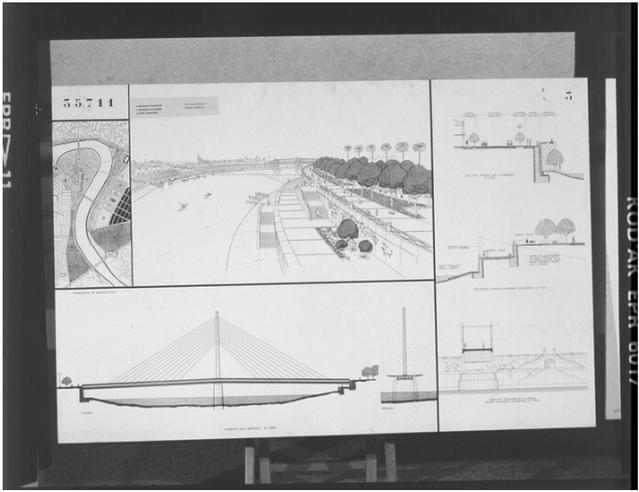


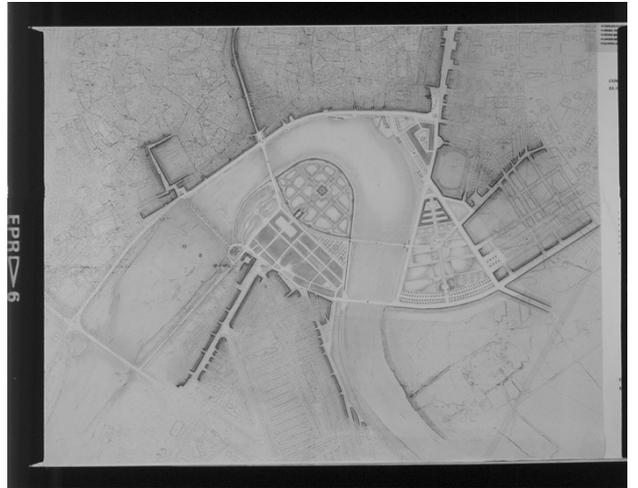
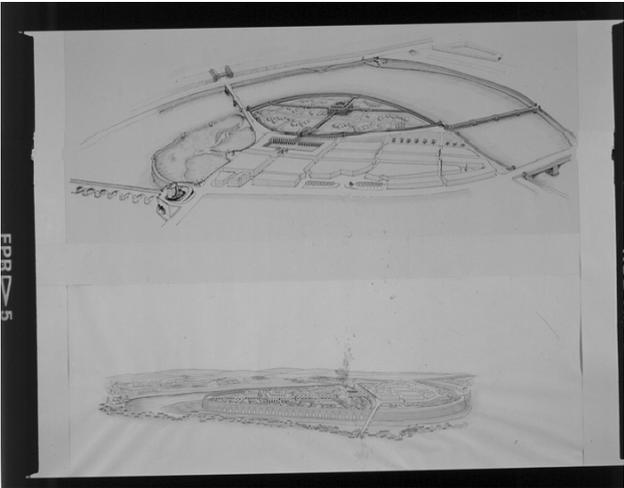
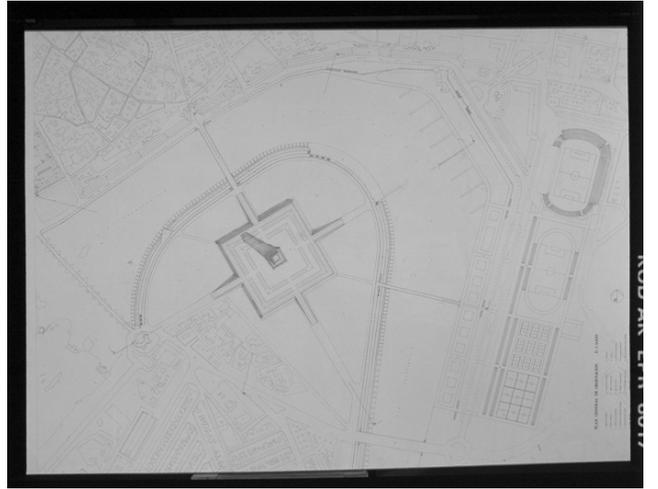
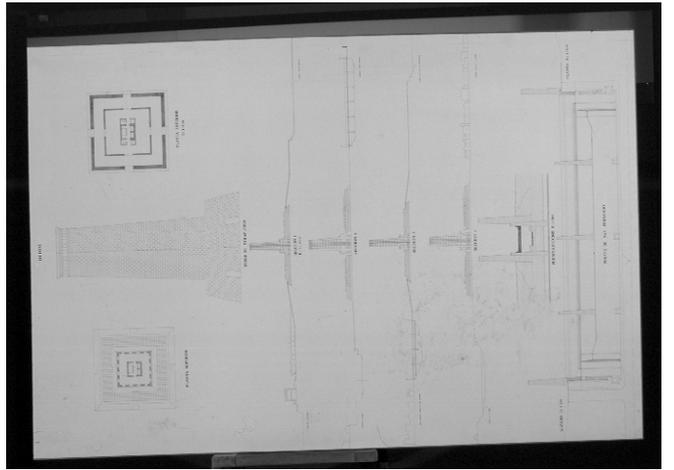
EPR > 17

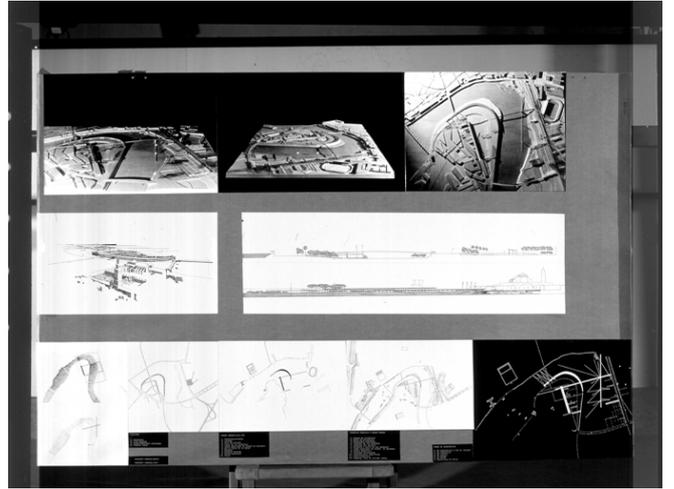


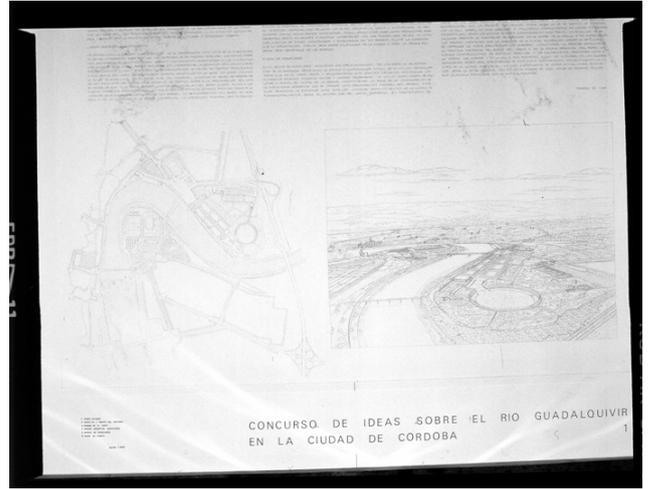
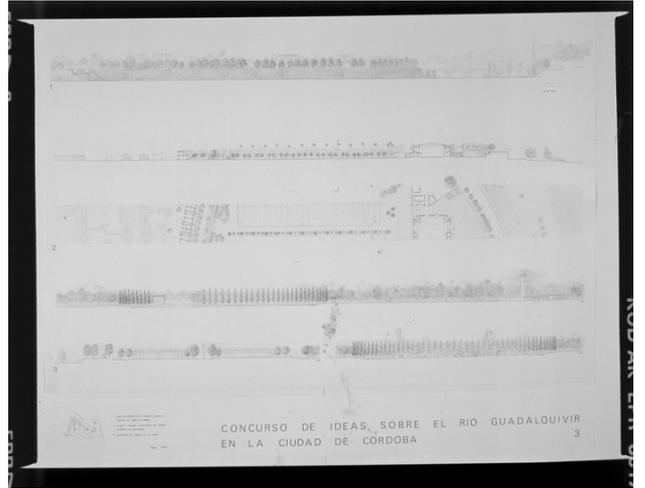
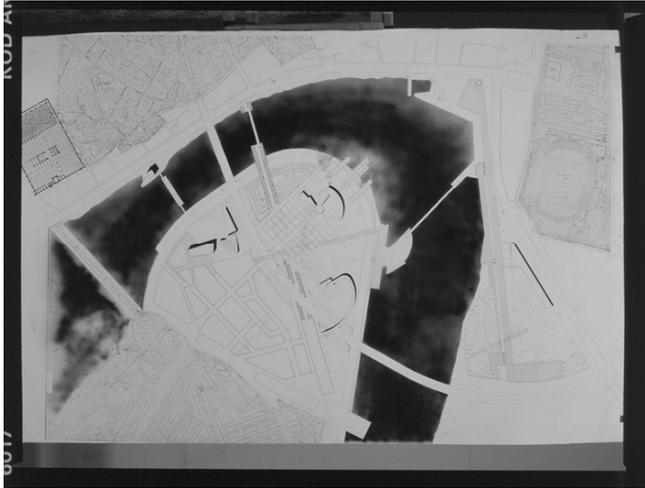


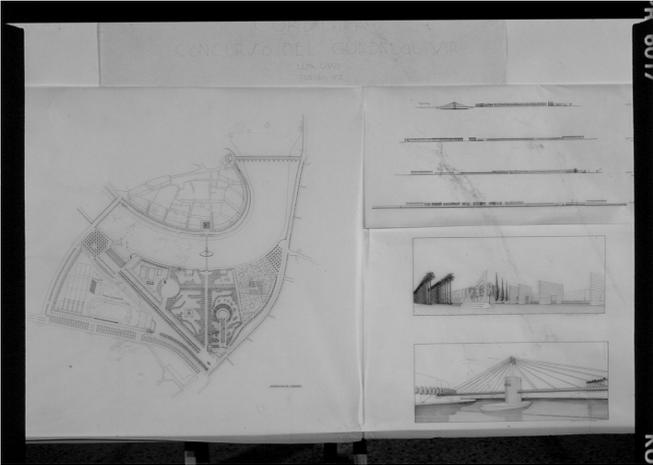
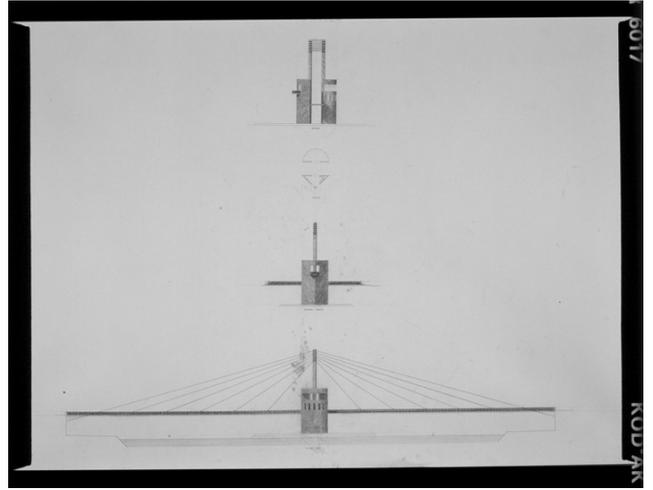
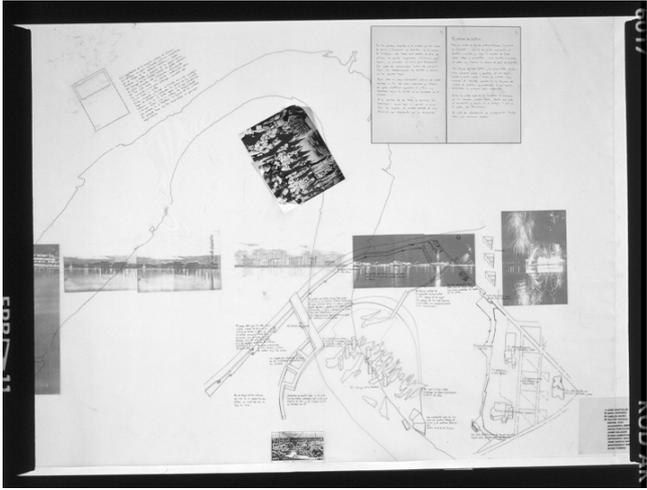


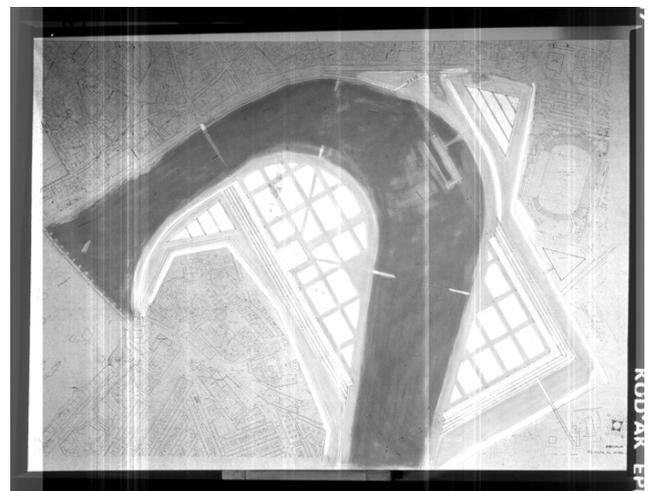
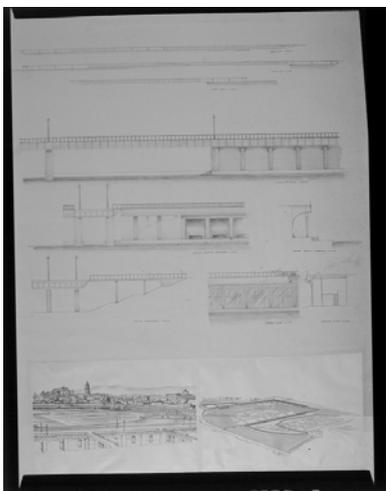
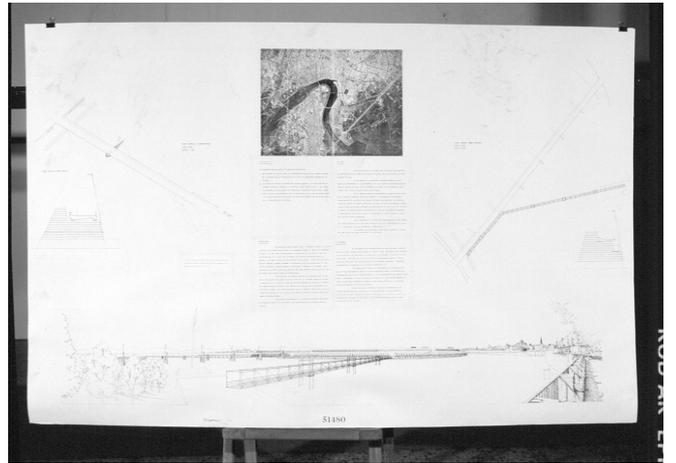
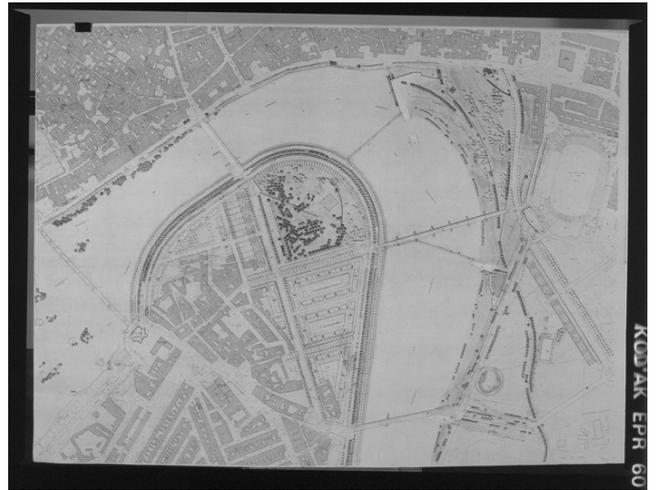
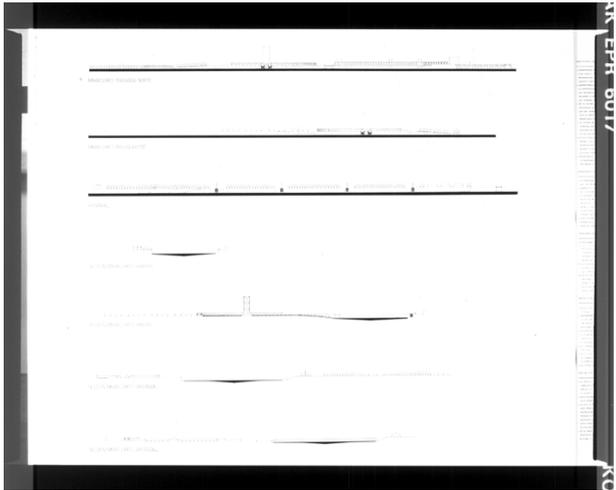


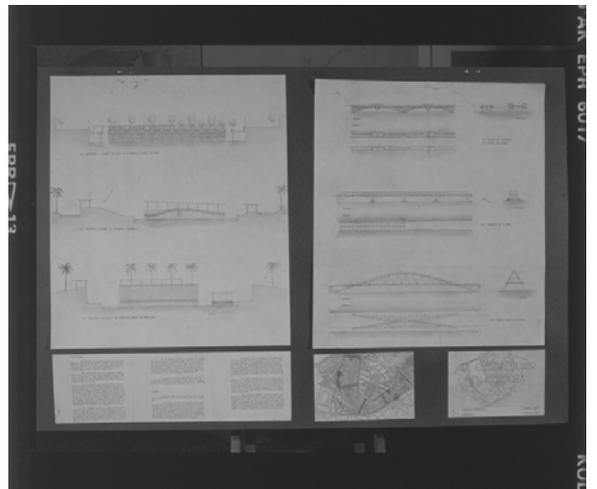
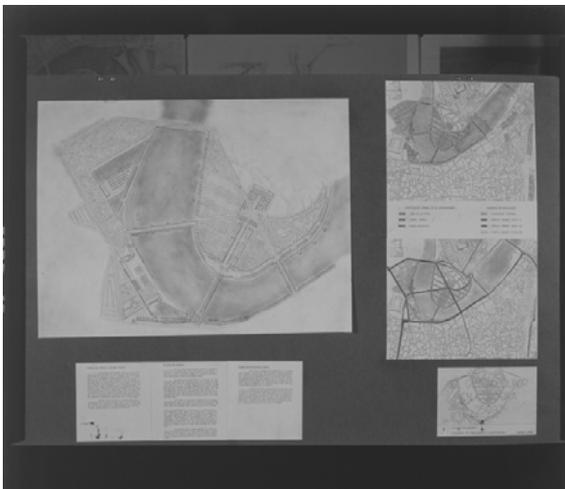
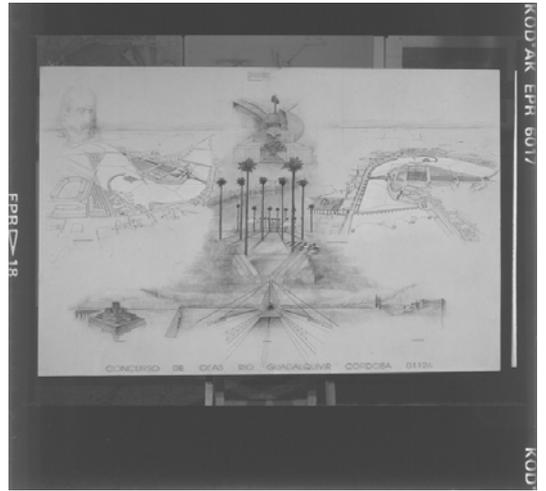
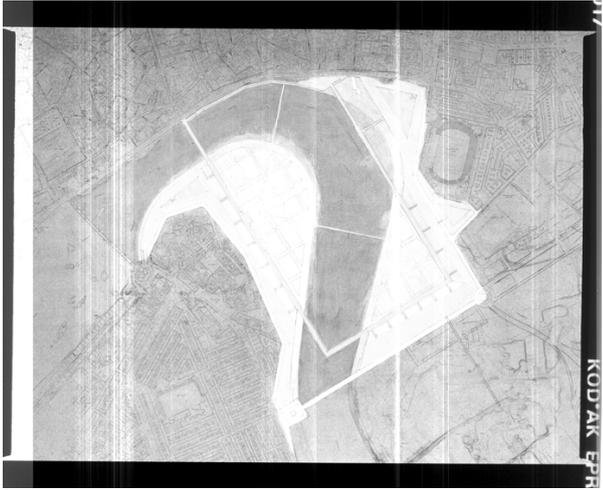


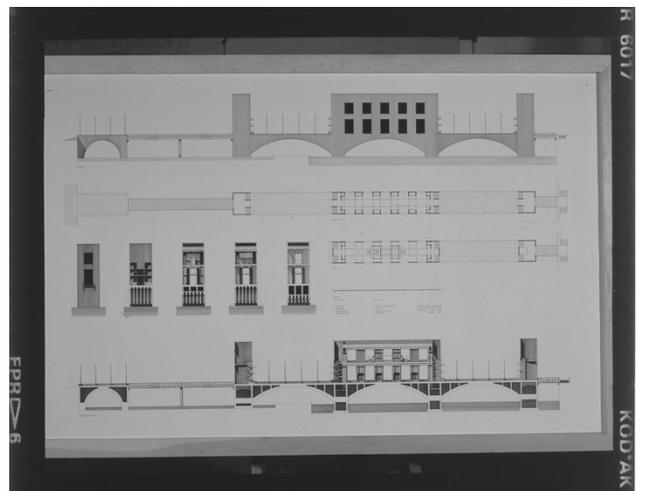
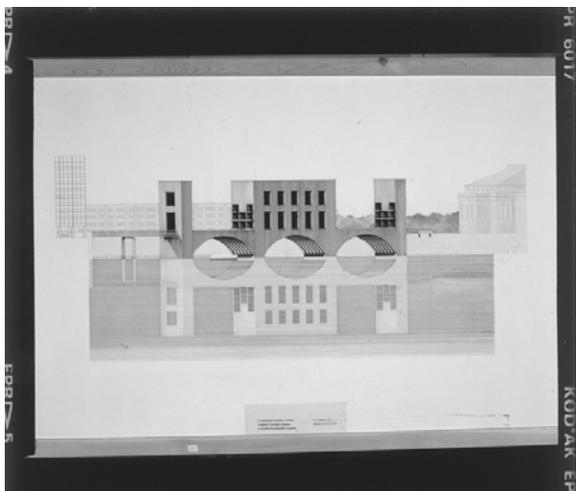
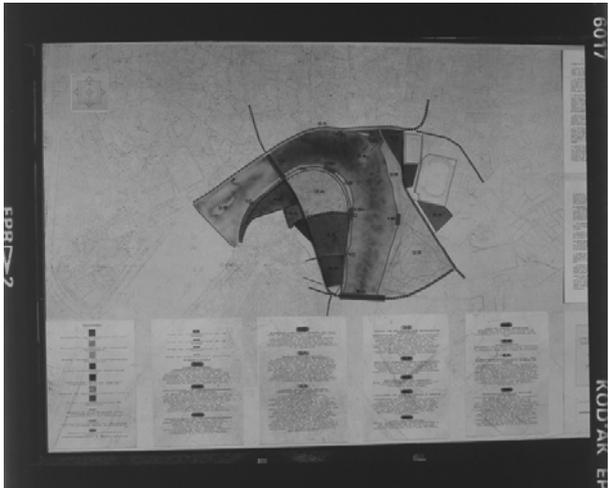
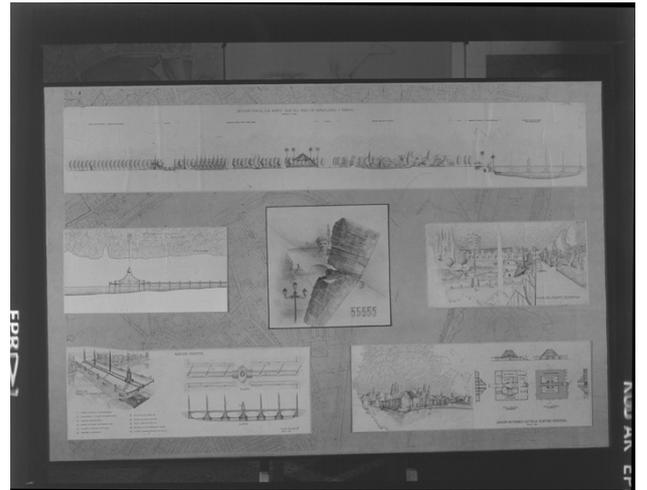


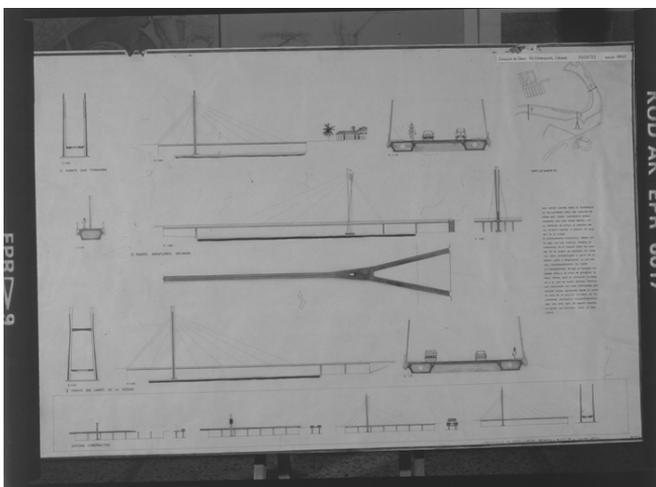
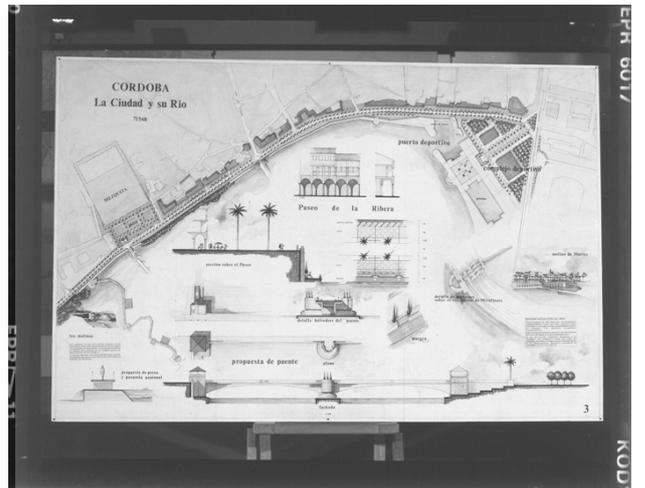


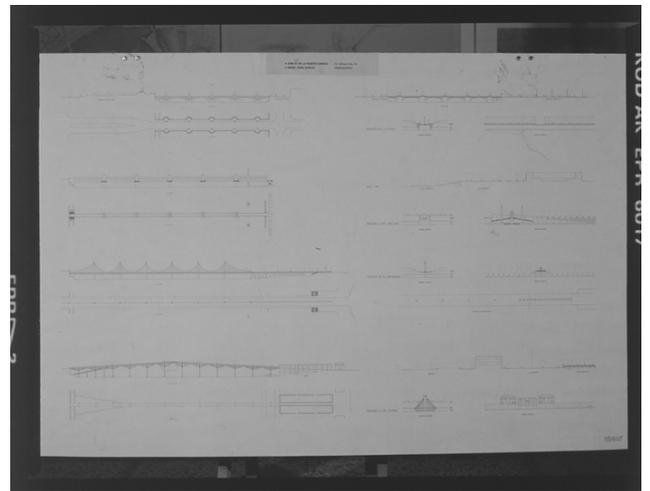
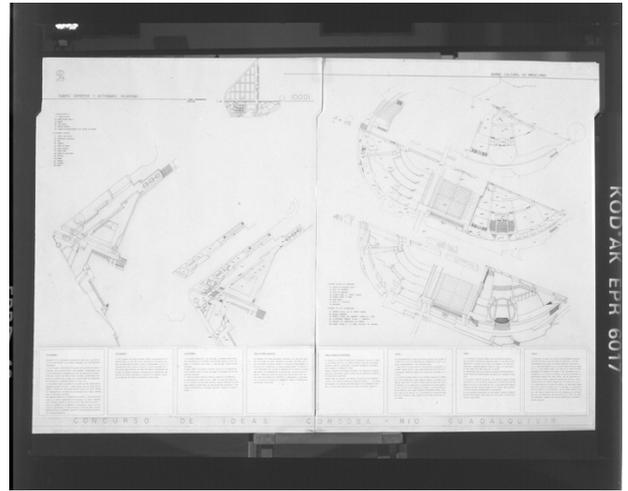
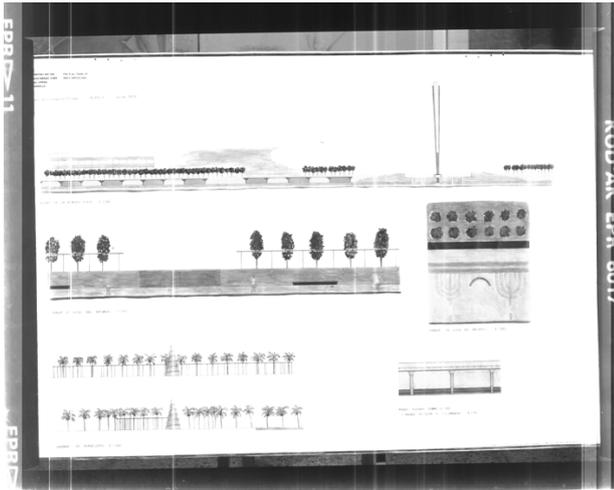


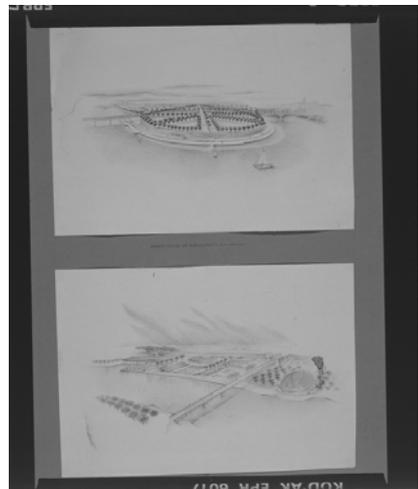
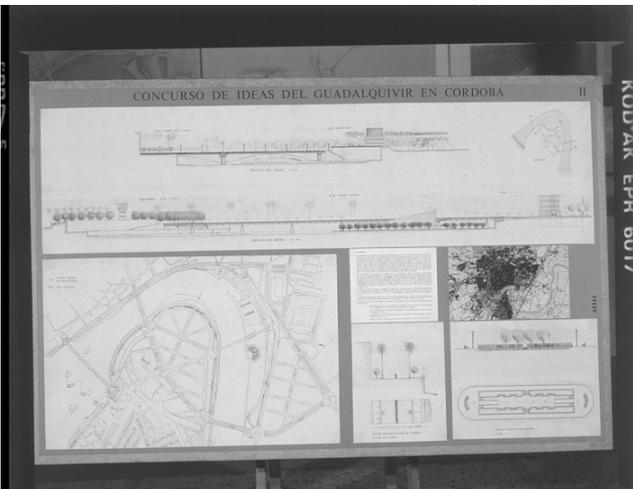


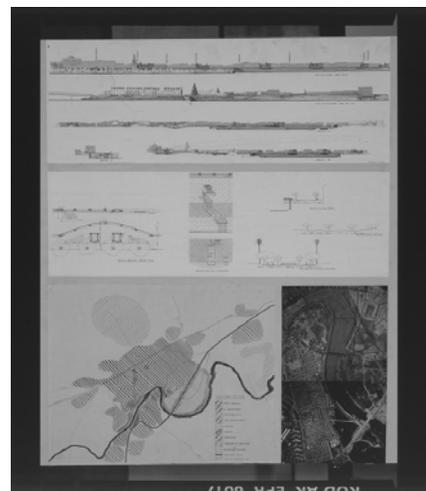
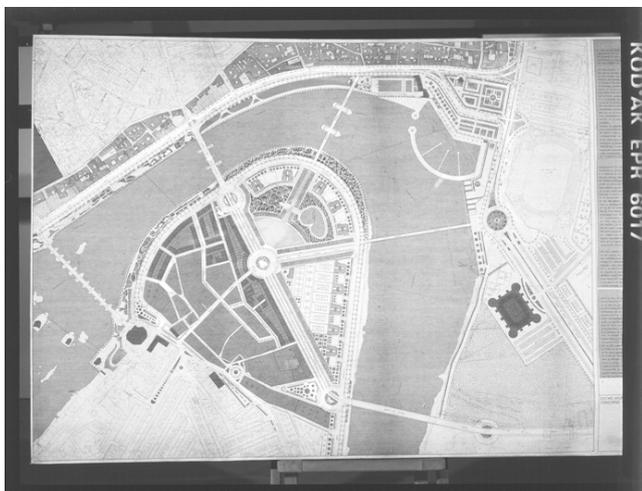
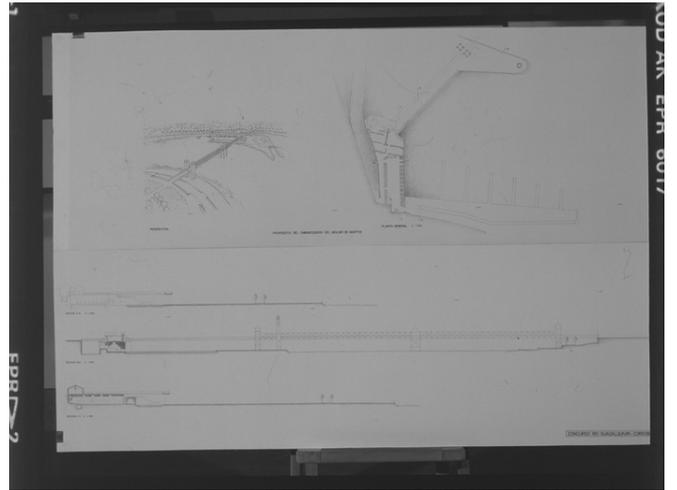


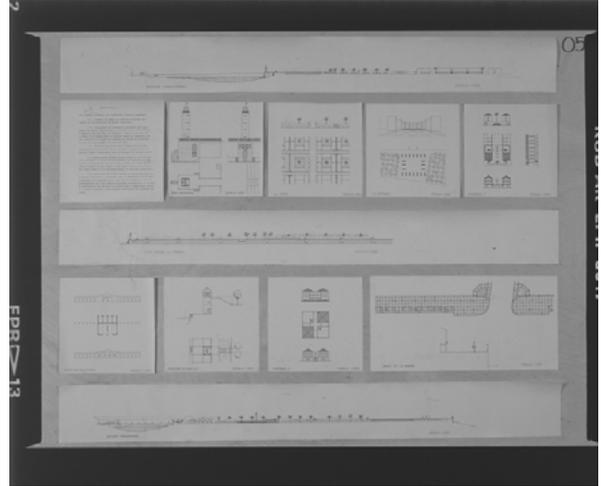


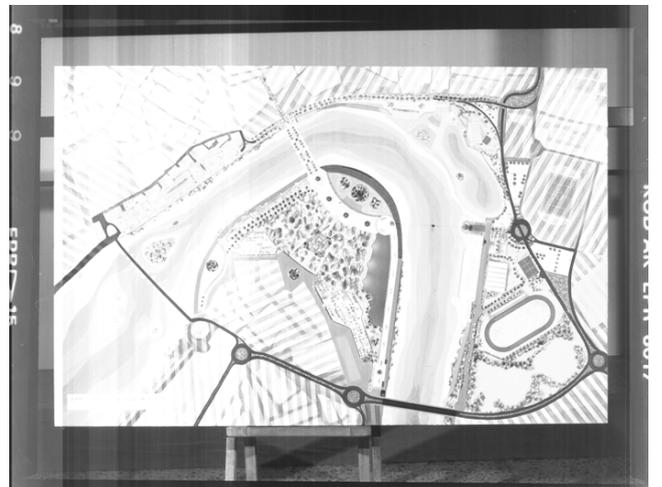
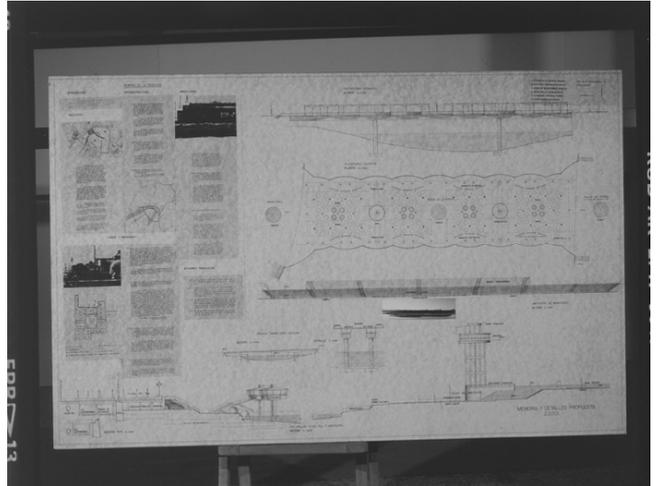
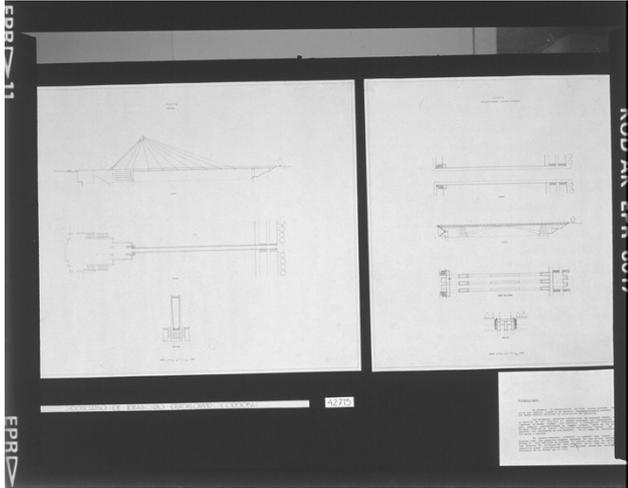


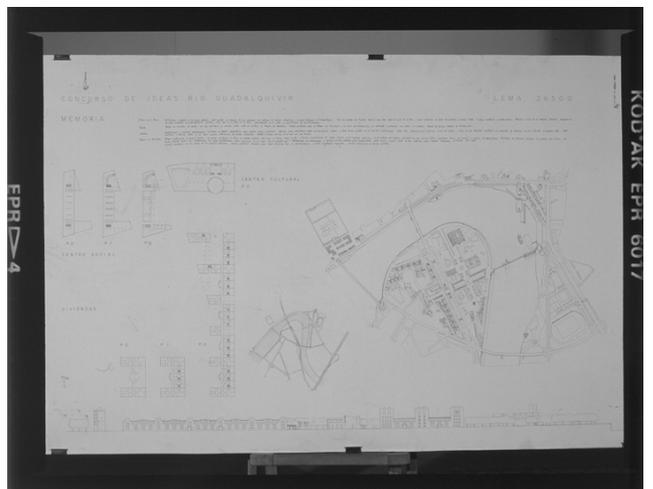
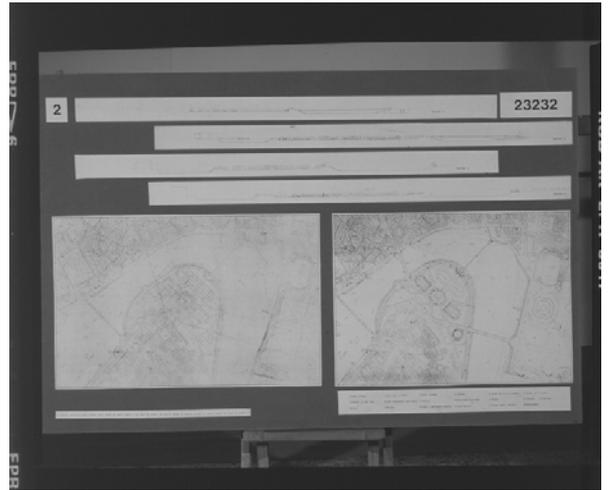
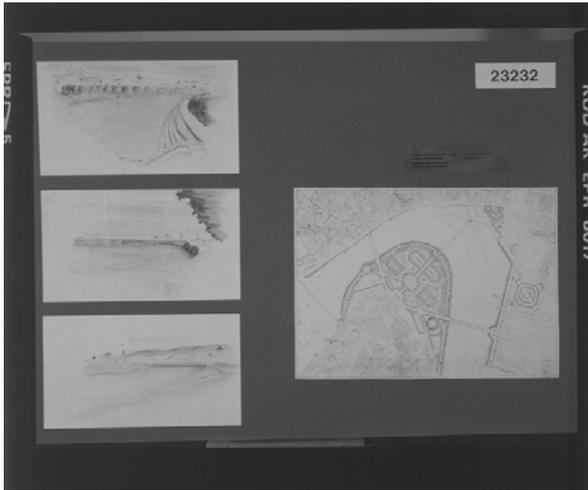


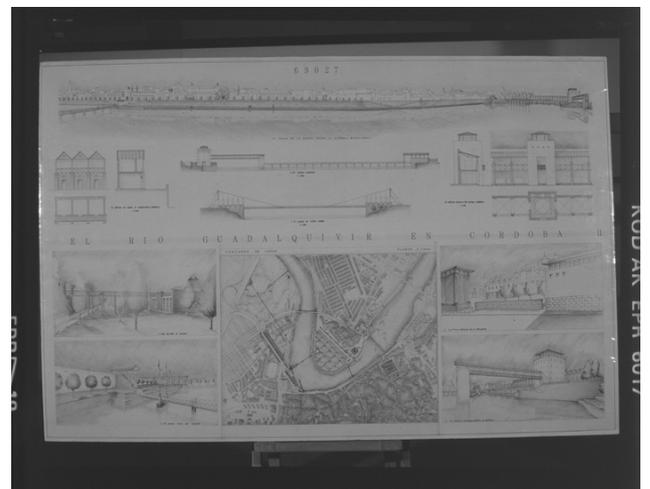
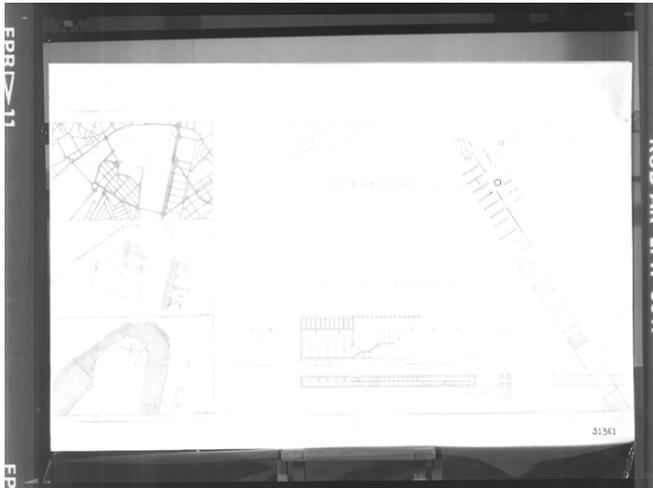
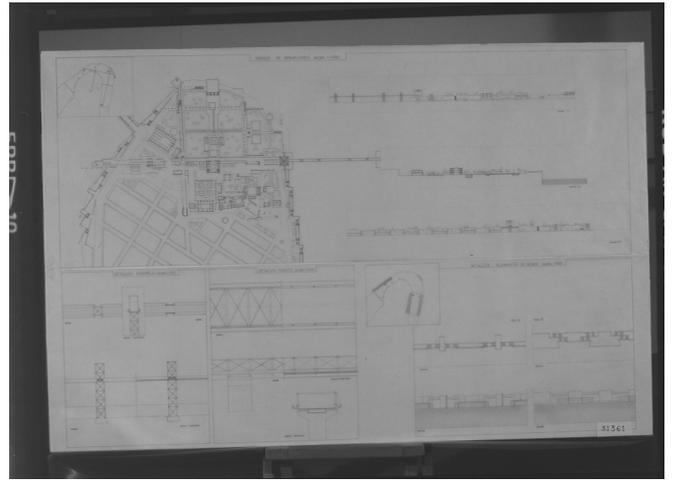


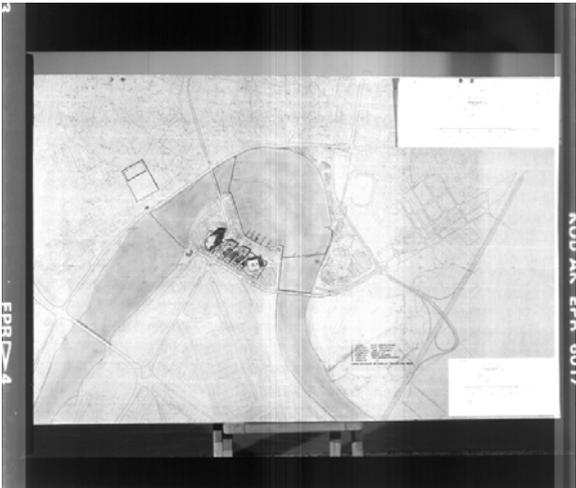
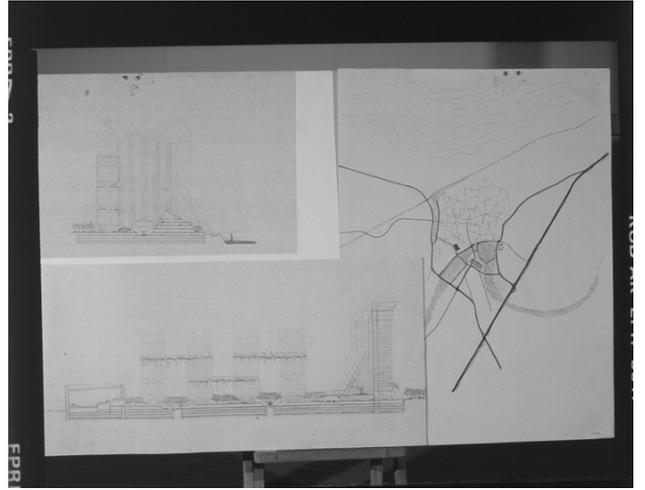
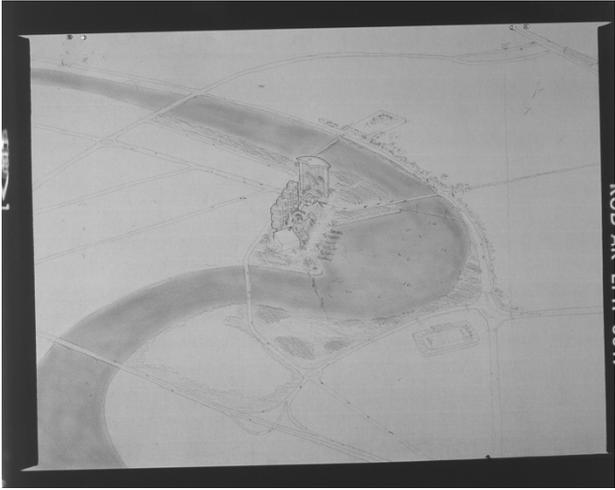


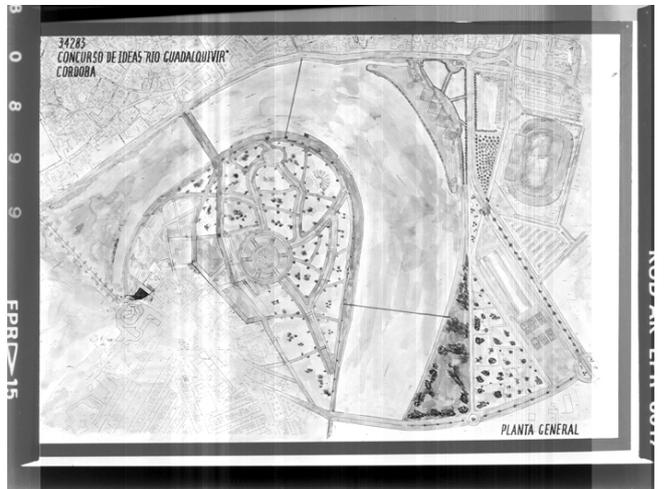
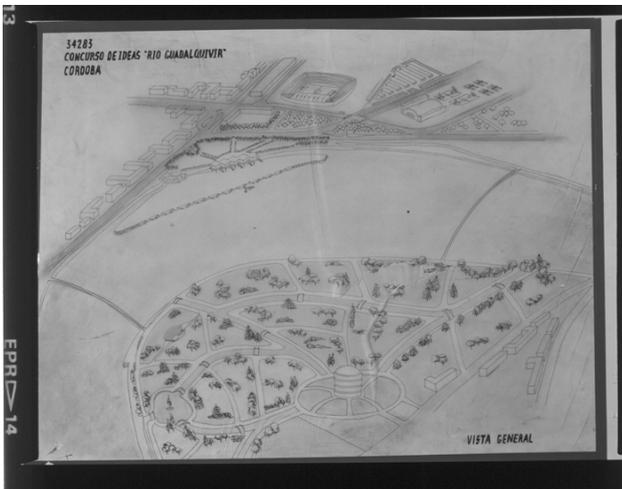
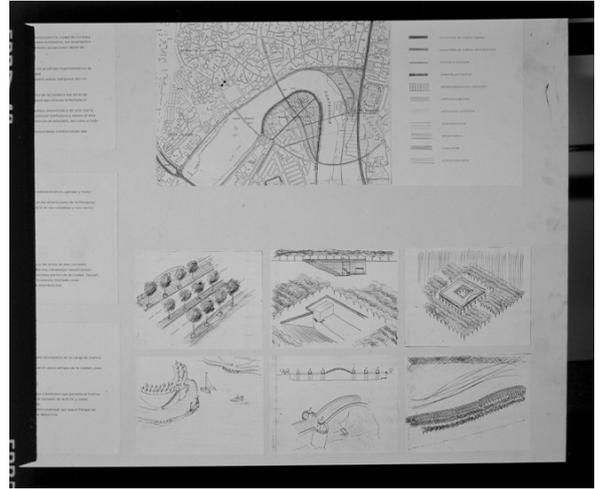
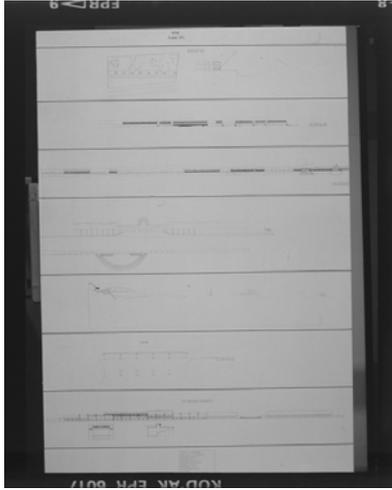


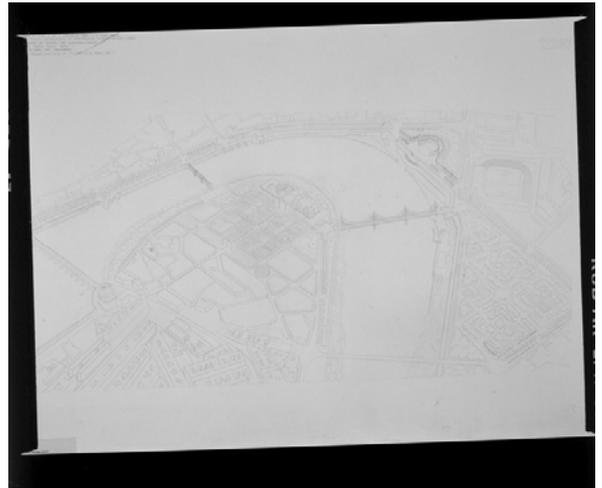
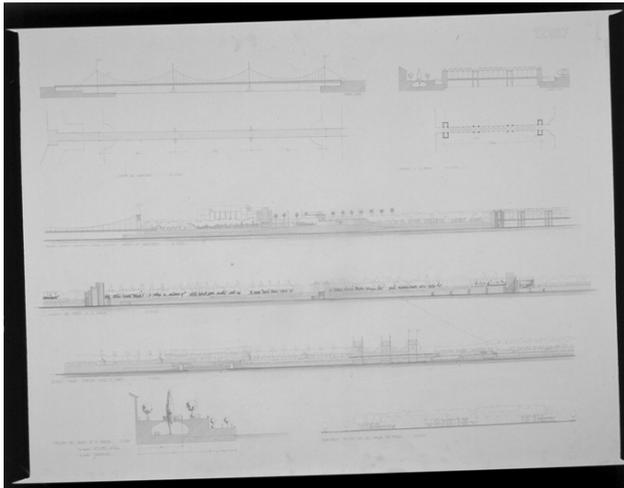


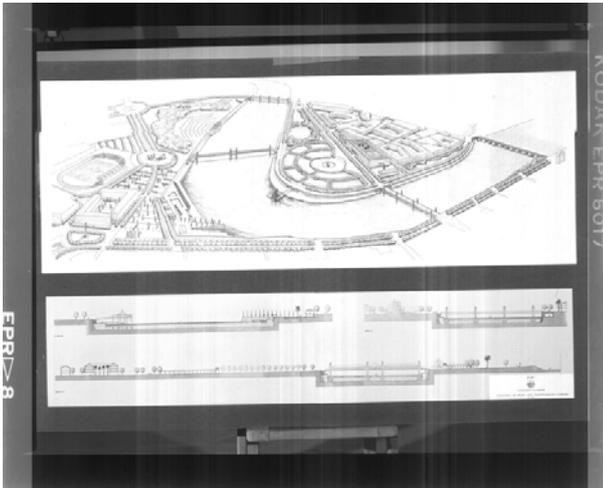


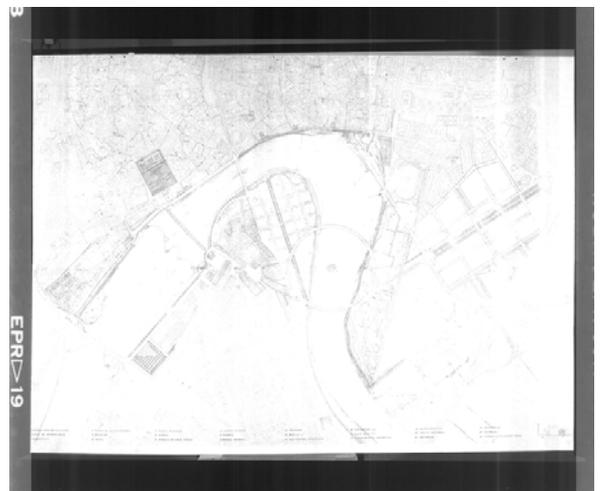
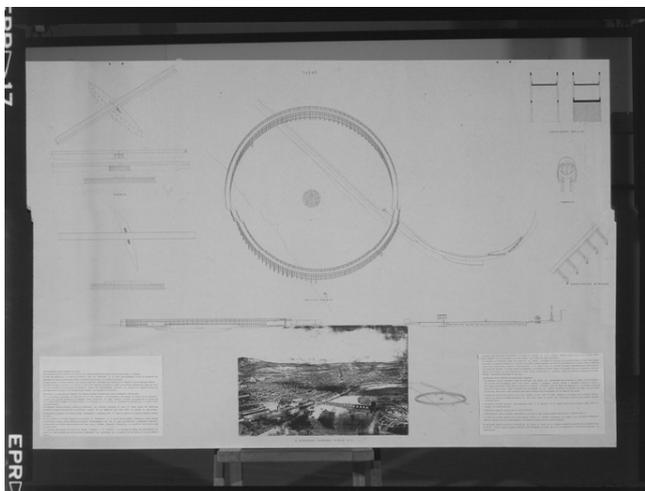
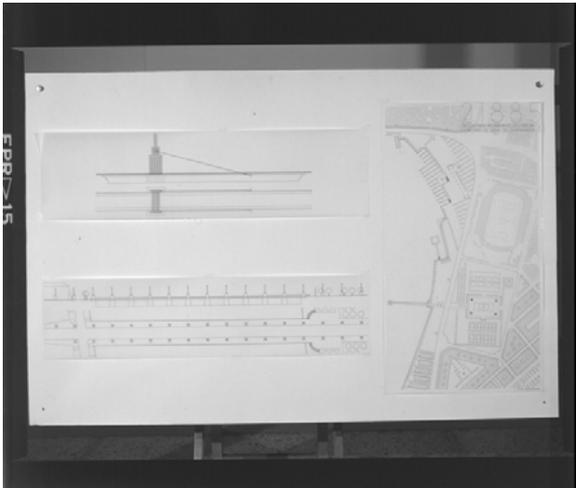
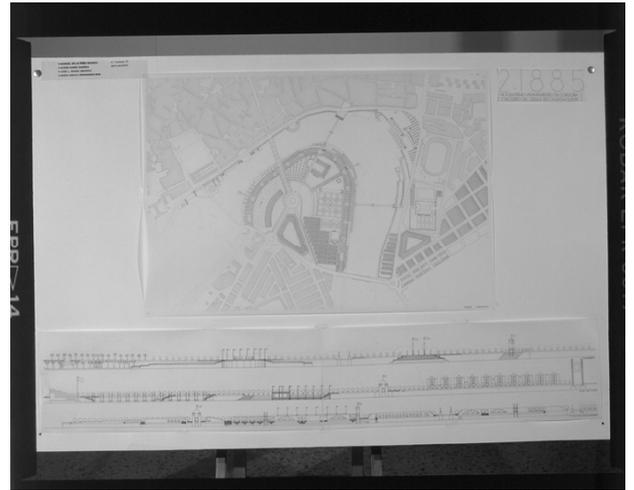
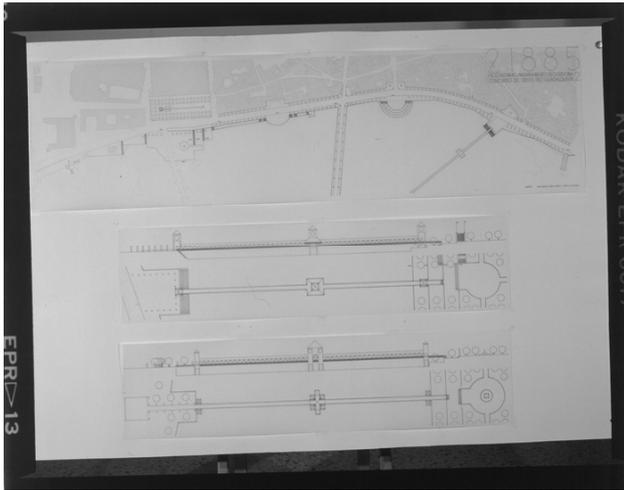


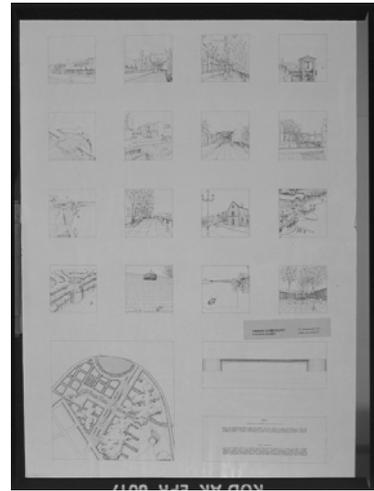
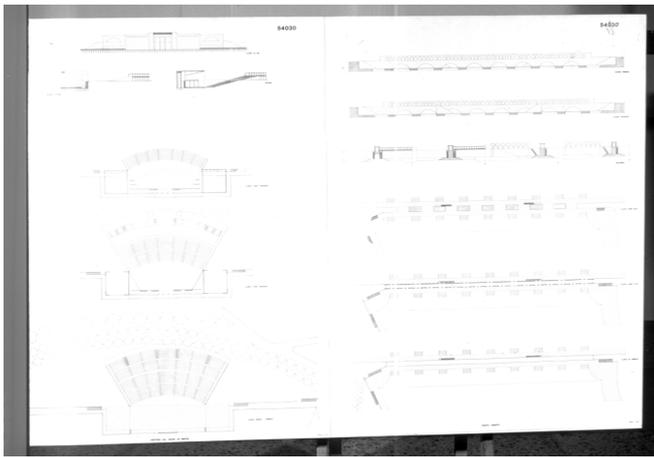


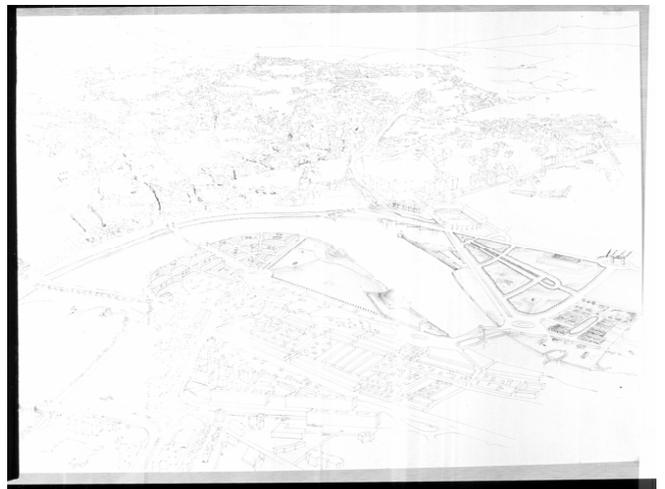
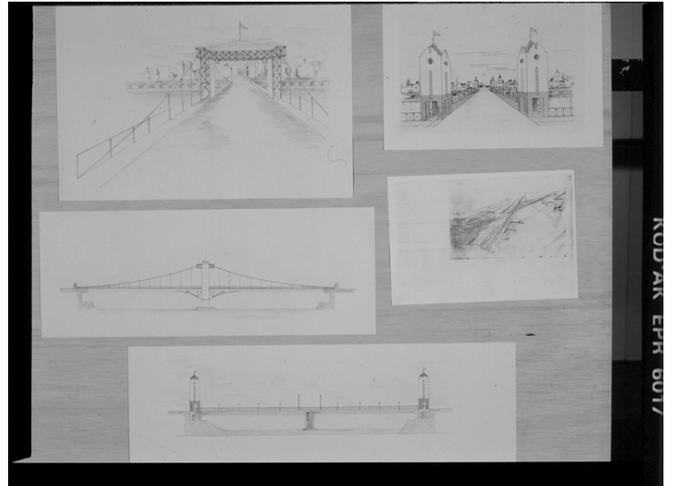
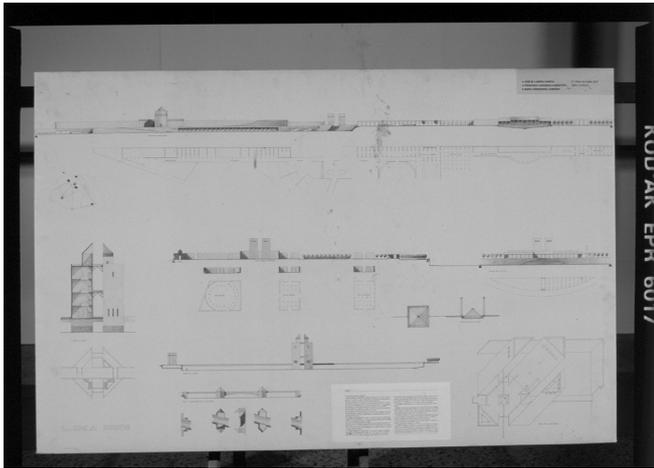
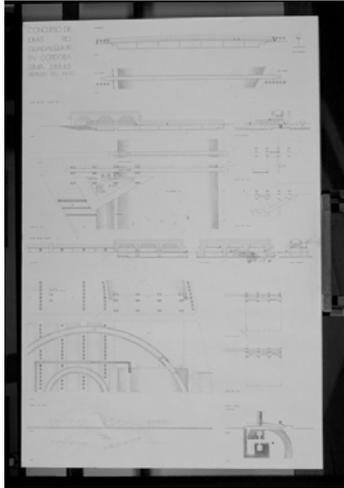


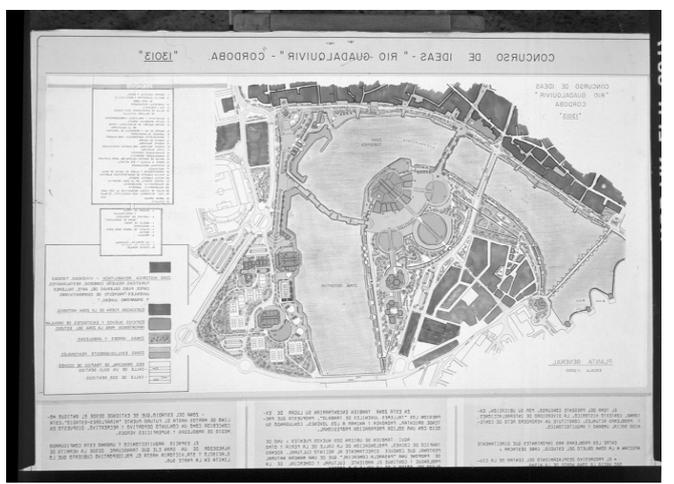
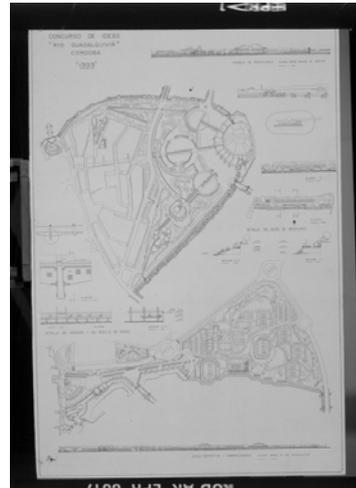
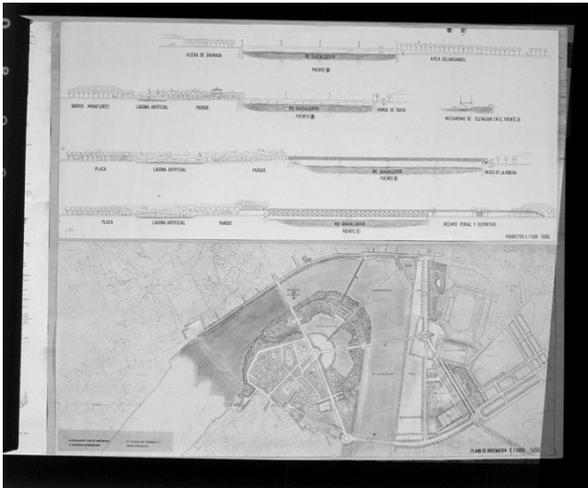


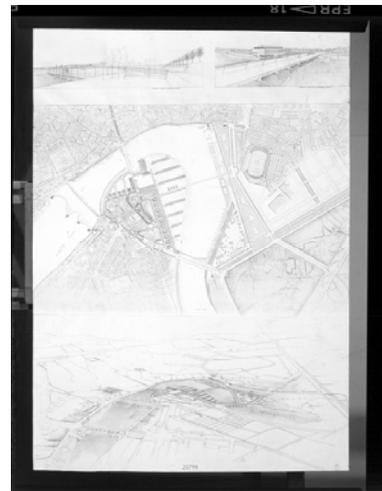
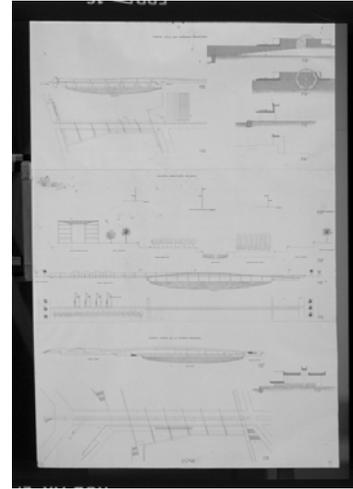
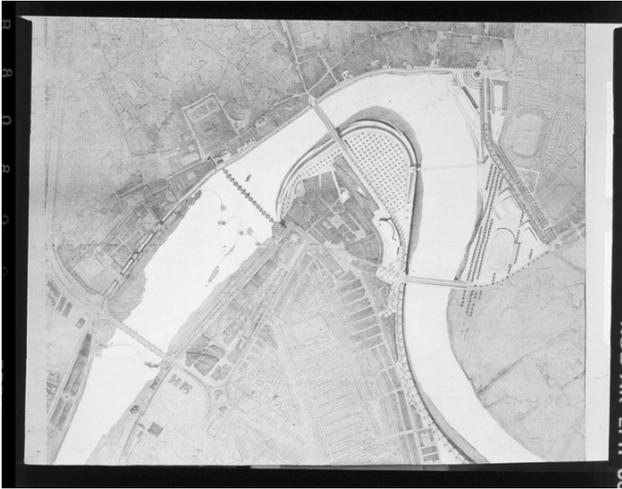
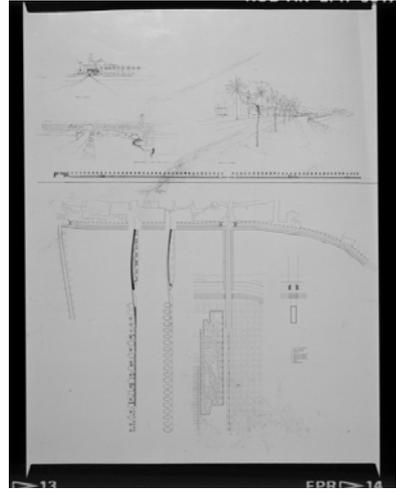
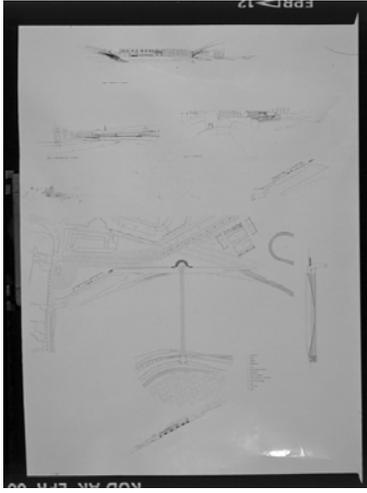


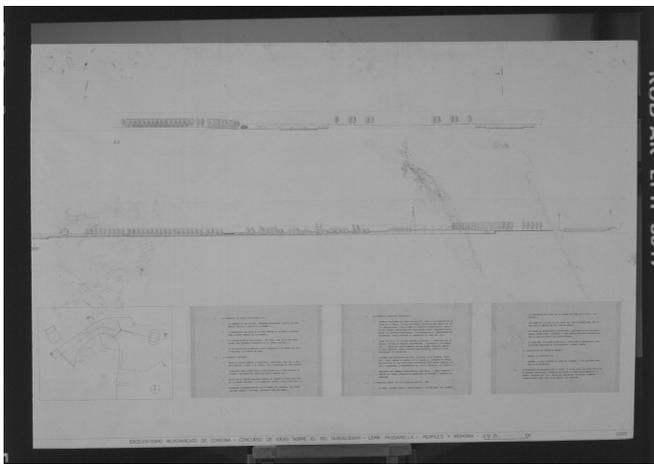
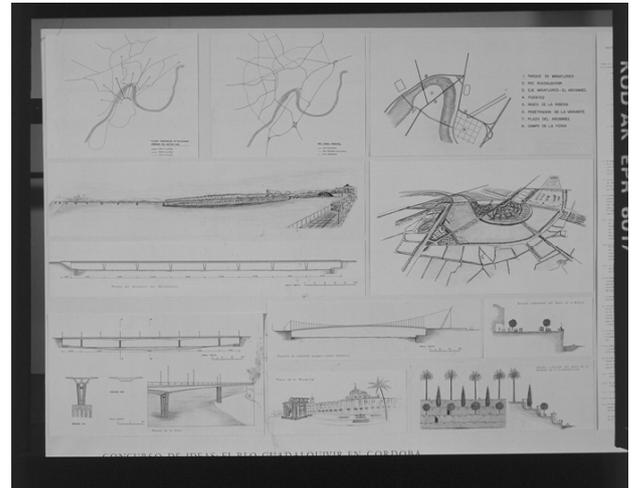
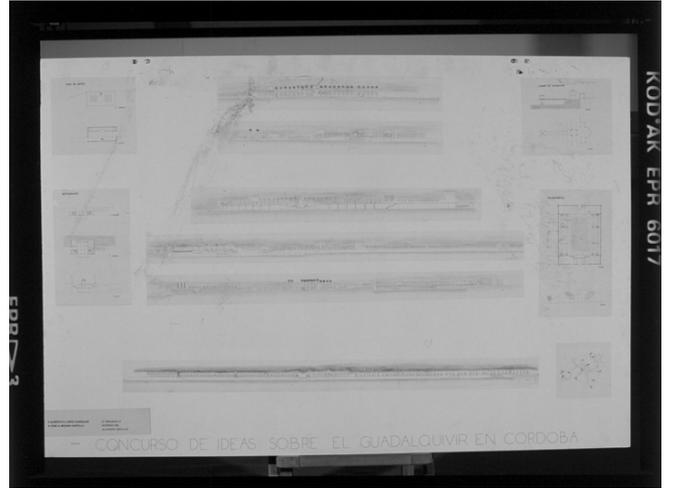


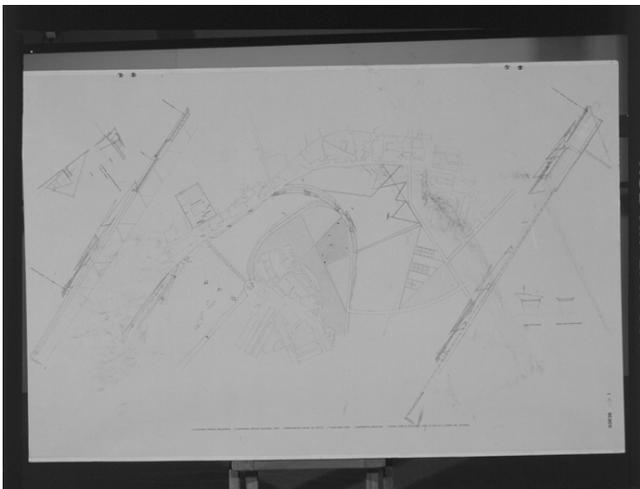
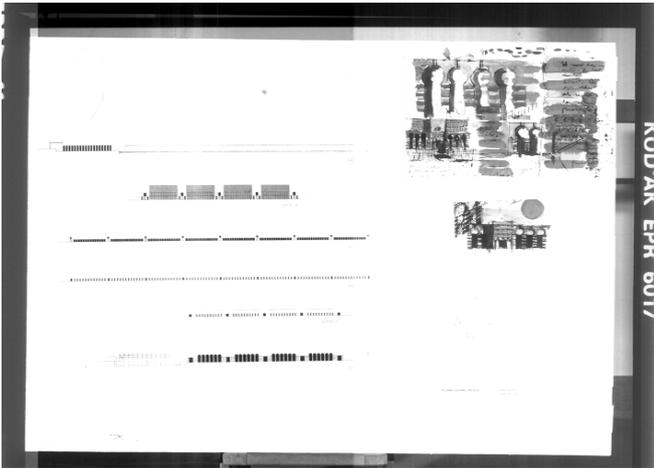
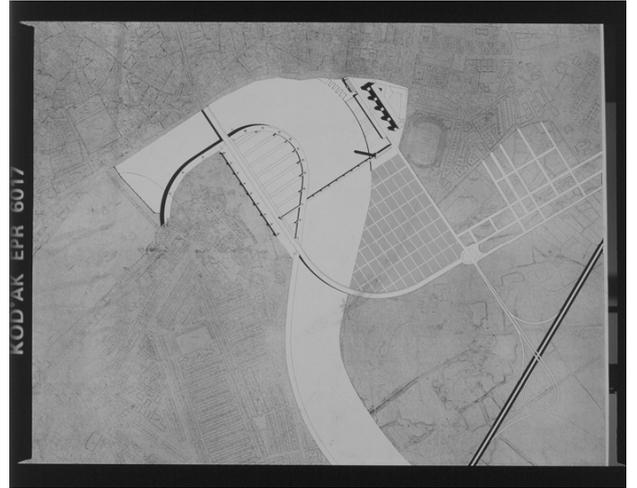
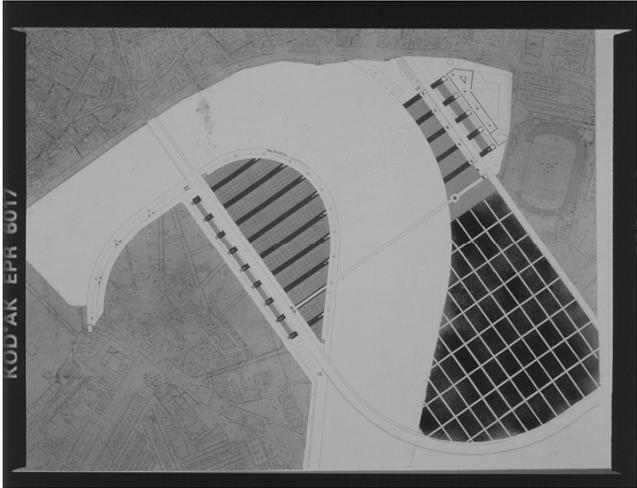


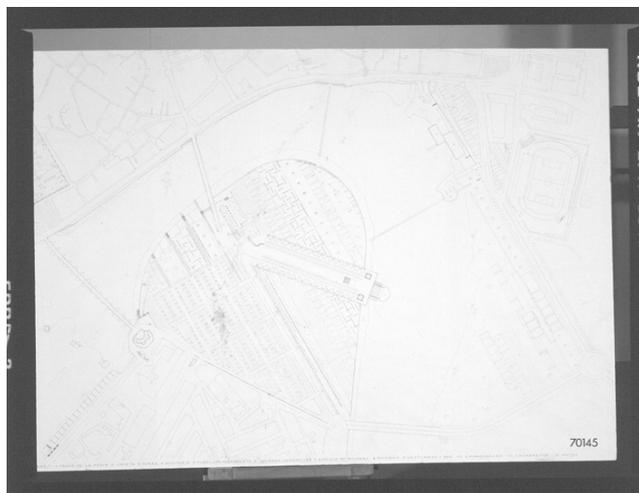
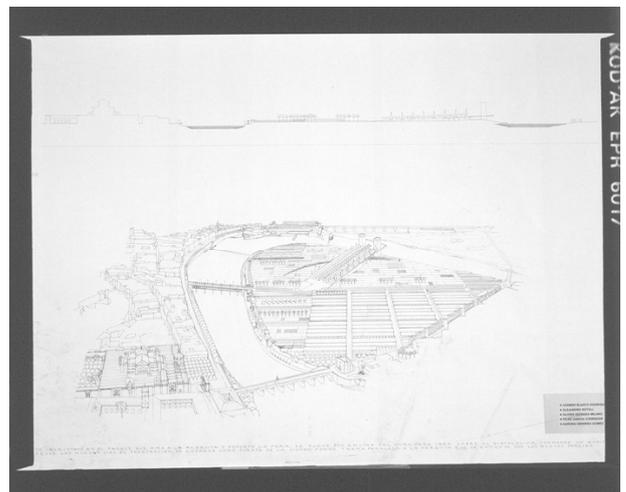
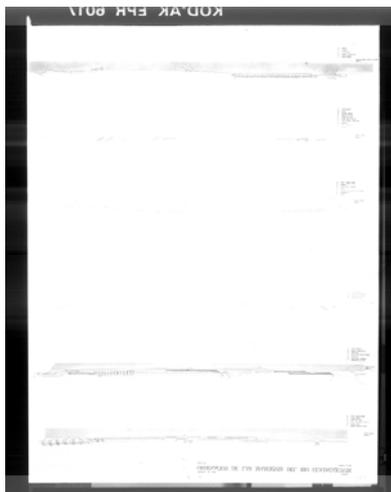
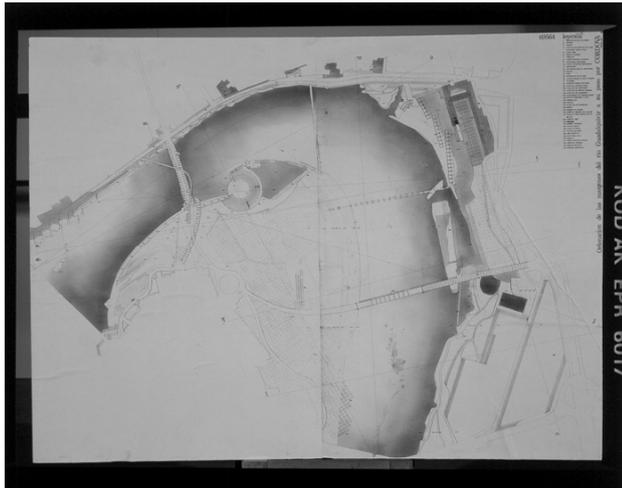


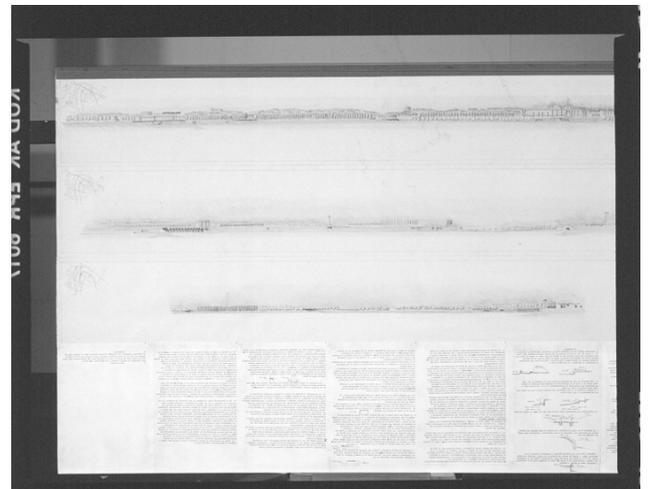
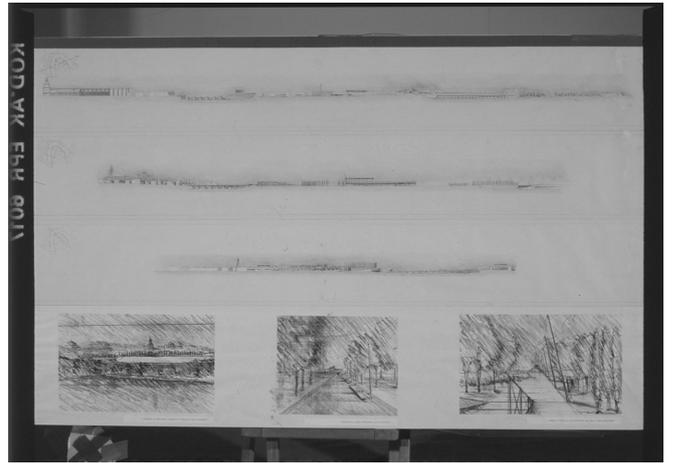
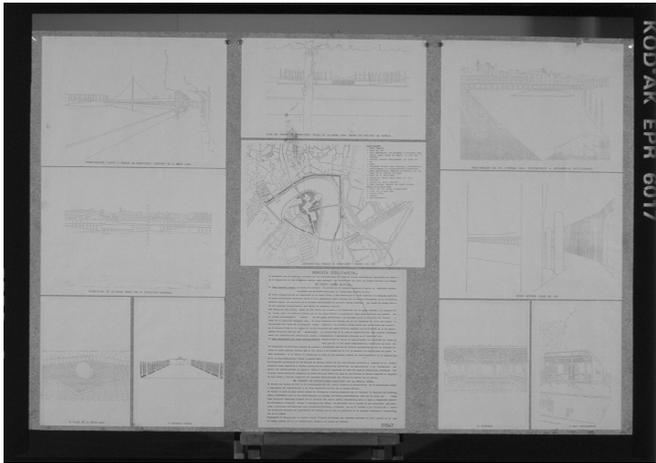


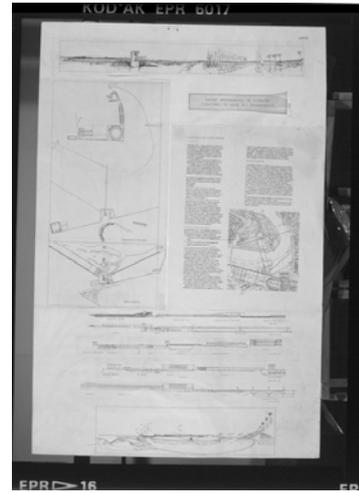
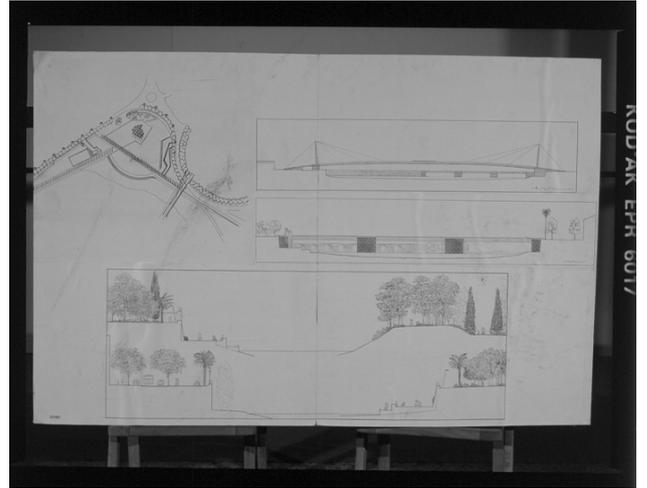
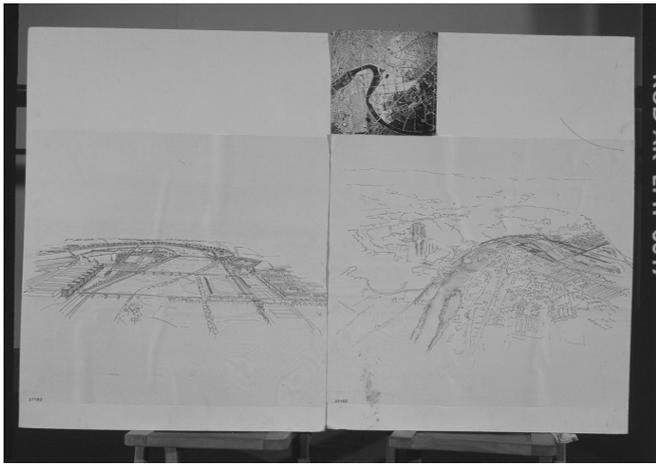


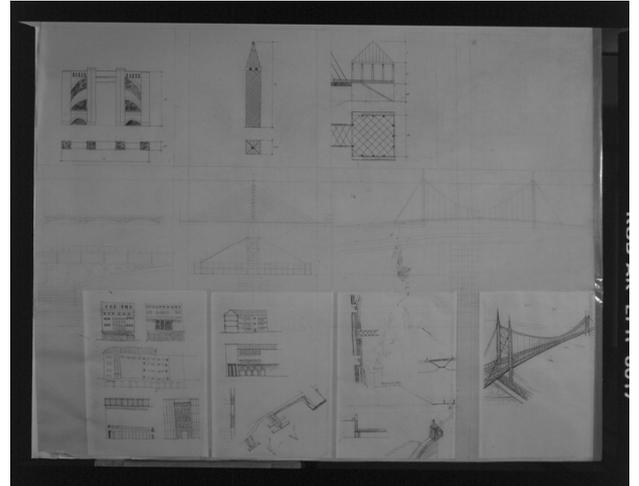
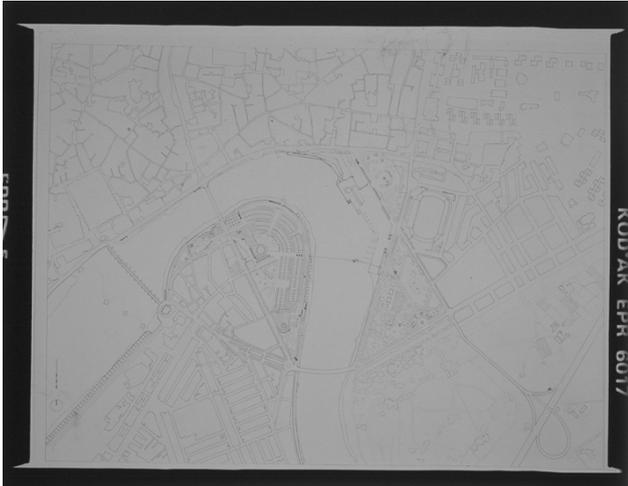
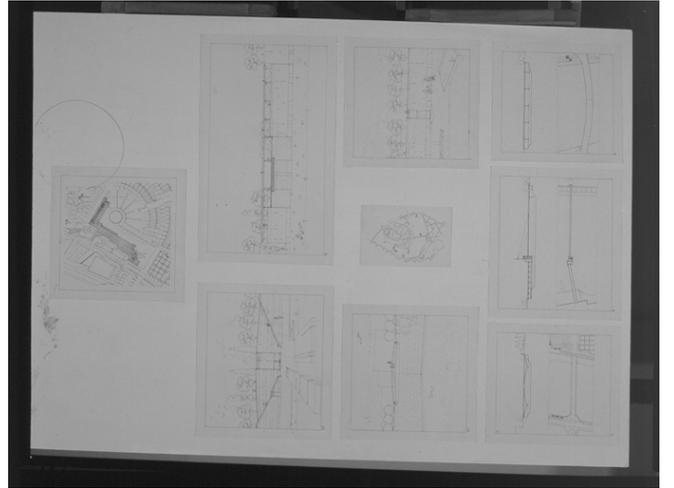


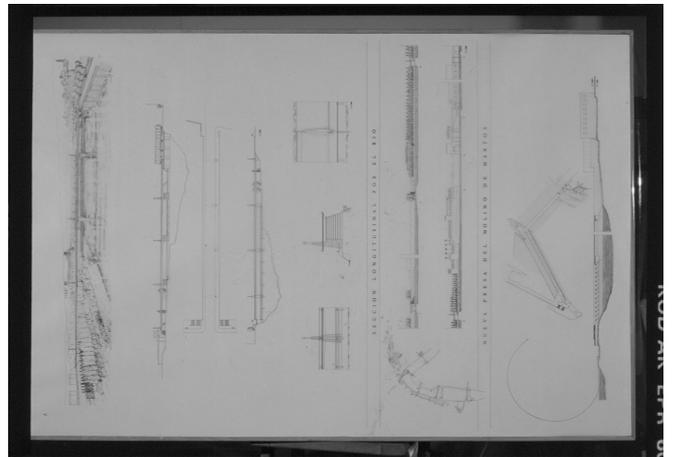
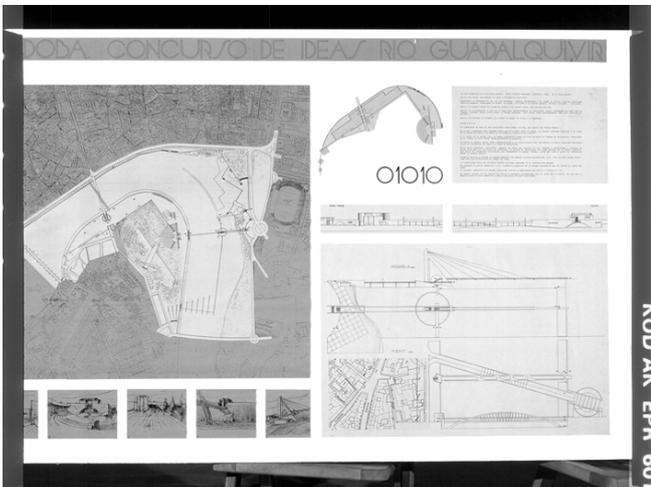
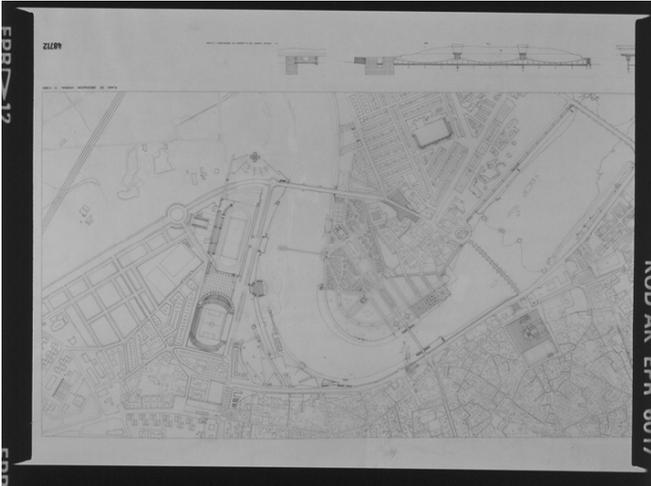
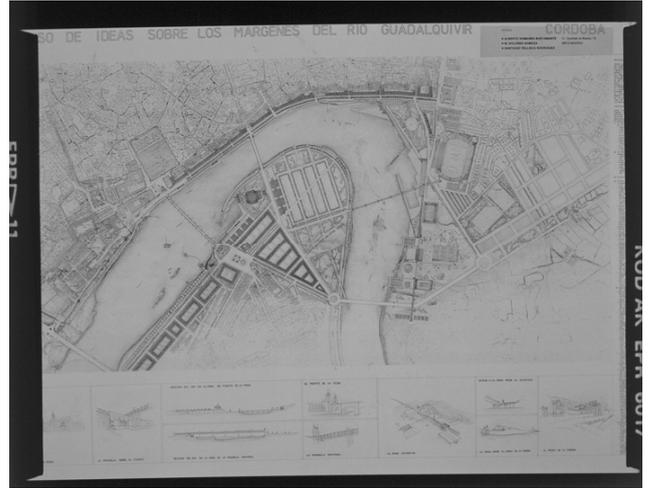
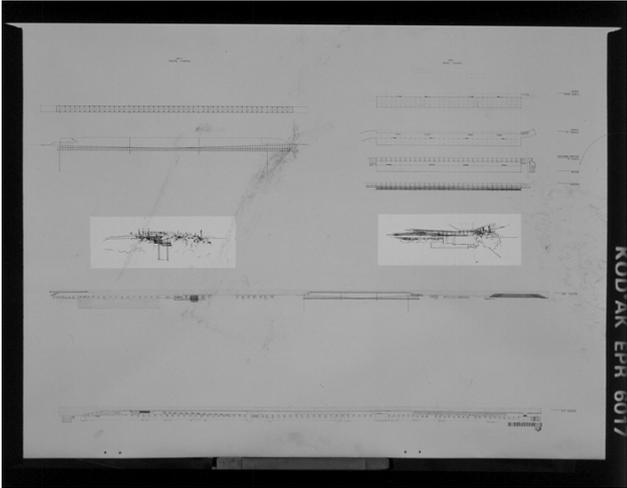


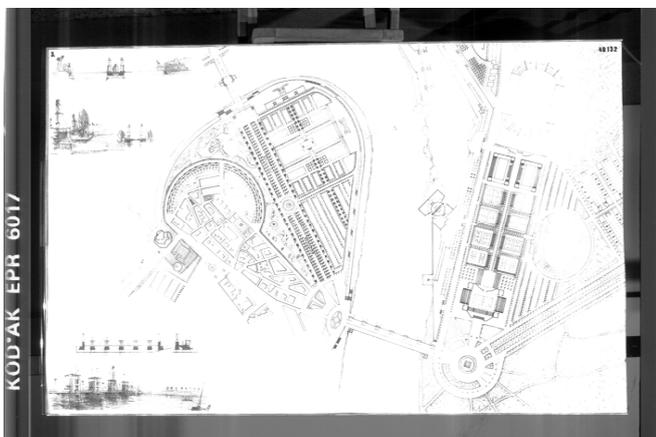
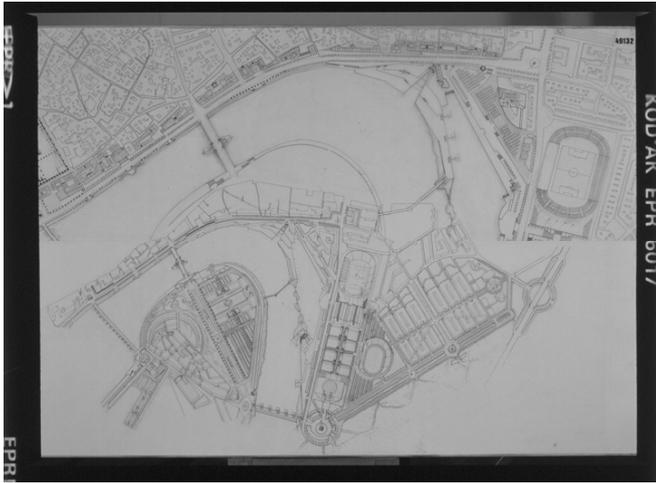
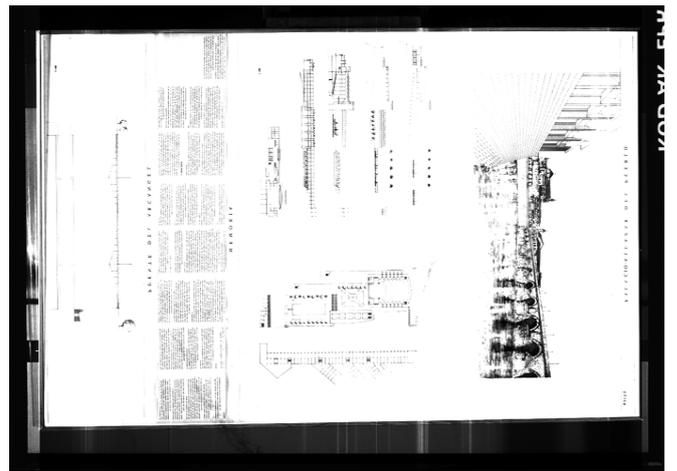


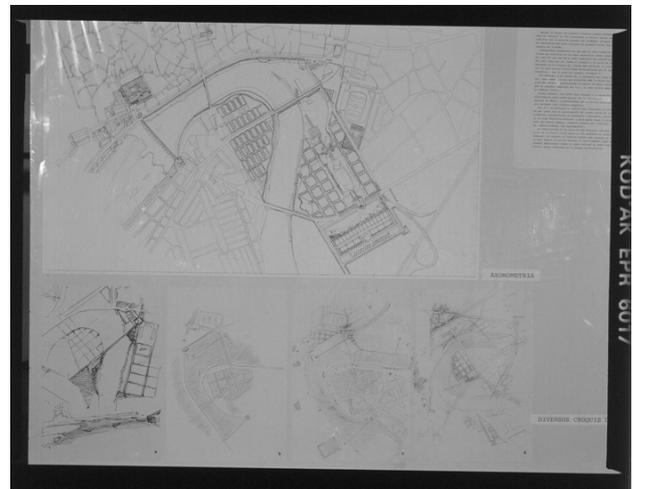
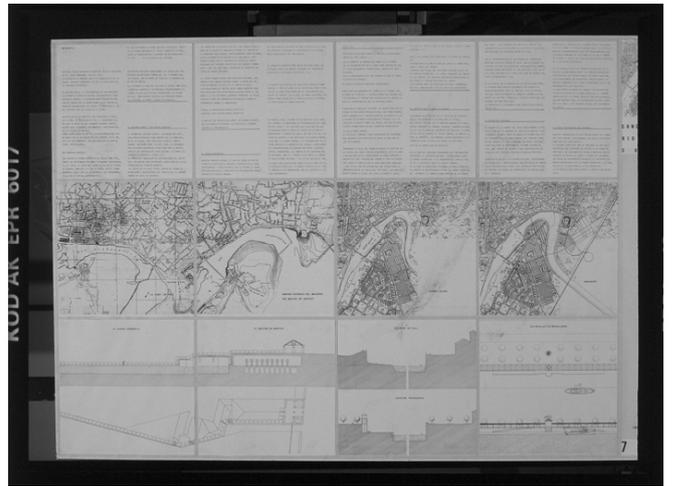
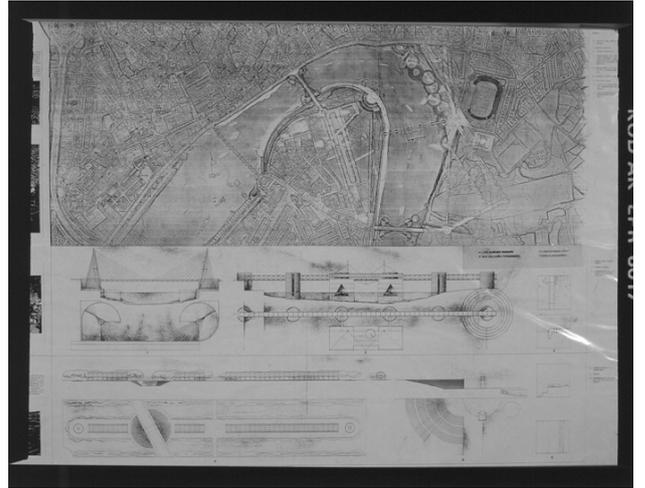


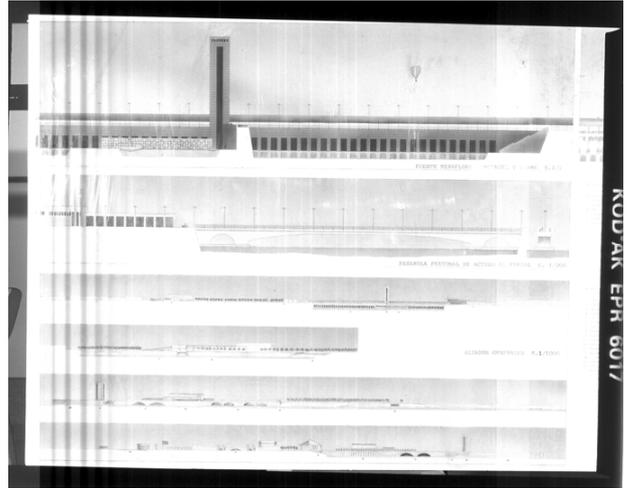












Bibliografía

- Abad Casal, L. (1975). *El Guadalquivir, vía fluvial romana*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla. 277
- Aguiló Alonso, M. (2003). El puente, símbolo de la ciudad. *Ingeniería y territorio*, 65, 8–15. 10
- Álamo Gómez, M. (2003). Proteger y embellecer. Encauzamiento del río Guadalquivir en Córdoba. *Ambienta: La revista del Ministerio de Medio Ambiente*, 22, 37–45. 82, 277
- Álvarez Amo, F. J. y García Aguilar, I. (2005). *Córdoba en tiempos de Cervantes*. Córdoba: Universidad de Córdoba. Ayuntamiento de Córdoba. 25, 280
- Andrés Mateo, C. y Masía González, L. (2010). El Miño, configurador de paisajes en su recorrido urbano. En C. Cornejo Nieto, J. Morán Sáez, y J. Prada Trigo (Eds.), *Ciudad, territorio y paisaje: Reflexiones para un debate multidisciplinar* (pp. 343–353). Madrid: Universidad Politécnica de Madrid. 137
- Aranda Doncel, J. (1999). Córdoba en los siglos de la Modernidad. En F. R. García Verdugo y F. Acosta Ramírez (Eds.), *Córdoba en la Historia: la construcción de la Urbe* (pp. 299–336). Córdoba: Ayuntamiento de Córdoba, Fundación la Caixa, Universidad de Córdoba. 61, 64, 66
- Argüelles Martín, A., López Martos, J., Cifuentes Sánchez, V., Norzagaray Fernández, A., y Zoido Naranjo, F. (2012). *Los paisajes fluviales en la planificación y gestión del agua. Elementos para la consideración del paisaje en la Cuenca Hidrográfica del Guadalquivir*. Sevilla: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. 137
- Ariño Gil, E., Paler Martínez, J., y Gurt Esparraguera, J. (2004). *El pasado presente. Arqueología de los paisajes en la Hispania romana*. Salamanca-Barcelona: Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona. 369
- Aurín Lopera, R. (1999). Aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid. *OP: Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, 47, 34–39. 137
- Ayuntamiento de Córdoba (1986). Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba de 1986. 17, 172, 173, 341

- Ayuntamiento de Córdoba (1987). *Concurso de Ideas sobre el Río Guadalquivir en Córdoba*. Informe técnico, Ayuntamiento de Córdoba, Córdoba. 17, 86, 96, 97, 116, 293, 312
- Ayuntamiento de Córdoba (1990). *El Pregonero, n.º 83. El Guadalquivir en Córdoba*, volume 83. Córdoba, España: Ayuntamiento de Córdoba. 289
- Ayuntamiento de Córdoba (1993). *Plan Estratégico de Córdoba*. Informe técnico, Ayuntamiento de Córdoba, Córdoba. 17, 341
- Ayuntamiento de Córdoba (2009). Adaptación parcial a la LOUA del Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba. 17
- Ayuntamiento de Córdoba y José Seguí y Asociados (2001a). *Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba de 2001*. Informe técnico, Ayuntamiento de Córdoba. 342, 343
- Ayuntamiento de Córdoba y José Seguí y Asociados (2001b). Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba. 17
- Ayuntamiento de Córdoba y Rebollo Dicenta, J. (1958). Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba. 17, 341
- Ayuntamiento de Córdoba. Oficina de proyectos estratégicos (2002). *Córdoba Tercer Milenio: Segundo Plan estratégico, documento inicial: nuevos retos para el desarrollo estratégico de Córdoba*. Informe técnico, Córdoba. 17, 343, 345
- Azorín (2010). *España (Hombres y paisajes)*. Madrid: Biblioteca Nueva. 49
- Baroja, P. (2013). *La Feria de los discretos*. Madrid: Alianza Editorial. 16, 49, 57, 66
- Barrionuevo Ferrer, A., Barrios Padura, A., y Vigil-Escalera Pacheco, M. (2011). *Estudio para la rehabilitación del Sector Sur*. Informe técnico, VIM-CORSA. Empresa Pública de Viviendas Municipales de Córdoba, S.A., Córdoba. 199, 203, 206, 210, 220, 232, 233, 247, 249, 253
- Bendala Galán, M. (2005). Urbanismo y romanización en el territorio andaluz: aportaciones a un debate en curso. *Mainake*, XXVII, 9–32. 358, 369
- Bennato, A. D. (2003). Defensa, ciudad y río. La ética del territorio. En *VI Jornadas Nacionales de Ética* (pp.3). Buenos Aires. 138
- Bernier Luque, J. (1980). *Córdoba, tierra nuestra*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba. 54
- Blázquez, A. (2008). El puente romano de Córdoba. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 65(1914), 457–465. 277
- Blázquez Martínez, J. M. (2006). El Guadalquivir, vía comercial. En *Caminería Hispánica. Actas del VII Congreso Internaciona* (pp. 1–6). Madrid: Ministerio de Fomento y Asociación Internacional de Caminería. 359
- Borges, J. L. (2011). *El Aleph*. Barcelona: Debolsillo. 16, 46, 47

- Botella Ortega, D. y Morena López, J. A. (1998). Actuaciones arqueológicas de urgencia en el extremo meridional del casco histórico de Córdoba: el sector de la Ribera. *Anales de arqueología cordobesa*, 9, 131–166. 278
- Burton, R. y Speke, J. (1996). *El descubrimiento de las fuentes del Nilo*. Buenos Aires: Ediciones del Sol. Ediciones UNESCO. 15
- Busquets i Grau, J. (1985). La escala intermedia: nueve planes catalanes: Banyoles, Torroella de Montgrí, Palafrugell, Sant Sadurní d'Anoia, Vilafranca del Penedès, Mollet, Sant Feliu de Guixols, Figueres, Manlleu. *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, 2, 24–48. 155
- Cabanas, R. (1963). Modificaciones recientes del curso del Guadalquivir en las proximidades de Córdoba y obras de defensa a que han dado lugar. *Estudios Geográficos*, 24(93), 465–474. 293
- Cabrera de la Colina, J. J. (1990). *El Guadalquivir por Córdoba: paisaje del regadío*. Córdoba: Caja Sur. 377, 385, 622
- Cabrera Manzano, D. (2010). *Figuraciones de la ciudad región de Granada*. Tesis doctoral, Universidad de Granada, Granada. 16
- Cabrera-Manzano, D., Rodríguez-Rojas, M. I., Gómez-Ordóñez, J. L., Martínez-Hidalgo, C., Osuna-Pérez, F., Cordero-Carrión, L., Skotheim-Folde, M., Tovar-Timmermans, L. E., y García-Nevado, E. (2010). *Ordenación territorial del espacio fluvial del río Genil*. Granada: Ministerio de Medio Ambiente Rural y Marino. 16
- Cabrera Muñoz, E. (1998). Aproximación a la imagen de la Córdoba islámica. *Historia, instituciones, documentos*, 25, 73–94. 281
- Campos Sánchez, F. S. (2012). *Estrategias urbanas para las ciudades medias andaluzas*. Tesis doctoral, Universidad de Granada, Granada. 16, 337
- Caro González, P. y Chacón Guerrero, M. C. (2011). *Plan Especial de la Actuación Urbanística AU-2 Alcázar-Caballerizas Reales*. Informe técnico, Gerencia Municipal de Urbanismo, Córdoba. 169, 178, 179, 180, 181, 619
- Castilla del Pino, C. (2005). *Casa del Olivo*. Barcelona: Tusquets. 16, 49, 156
- Clementson, C. (2008). Fons Sophiae: Veinte siglos de literatura en Córdoba. *El invisible anillo*, 7, 60–79. 45, 46, 50
- Columela, L. J. M. (2008). *Los doce libros de agricultura que escribió en latín Lucio Junio Moderato Columela*. Mairena del Aljarafe: Extramuros. 16
- Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (2005). Análisis Hidrológicos. Cuenca del Guadalquivir. En *Plan Hidrológico Nacional (Ley 11/2005 de 22 de junio)* (pp. 188–226). Madrid: Ministerio de agricultura, alimentación y medio ambiente. 336
- Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (2008). *Remodelación del río Guadalquivir a su paso por el término municipal de Córdoba. 1a fase*. Informe técnico, Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Córdoba. 17

- Consejería de Agricultura y Pesca (1999). *Plan de modernización de la Agricultura Andaluza 2000-2006*. Informe técnico, Junta de Andalucía, Sevilla. 376, 384, 385
- Consejería de Obras Públicas y Transportes (2007). POTA - Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. 337, 339, 340, 348
- Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Junta de Andalucía y Territorio y Ciudad, S. (2011). *Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Córdoba. Diagnóstico territorial propositivo*. Informe técnico, Junta de Andalucía, Córdoba. 17, 339
- Convenio UCO-GMU (2010). Cronología de Córdoba. 281
- Córdoba de la Llave, R. (1990). *La industria medieval de Córdoba*. Córdoba: Obra Cultural de la Caja Provincial de Ahorros de Córdoba. 280
- Córdoba de la Llave, R. (1993). Molinos y batanes de la Córdoba medieval. *Ifigea: revista de la Sección de Geografía e Historia*, 9, 31–56. 53
- Córdoba de la Llave, R. (1995). Comunicaciones, transportes y albergues en el reino de Córdoba a fines de la Edad Media. *Historia, instituciones, documentos*, 22, 87–118. 62
- Córdoba de la Llave, R. (1999). Estampas de un paisaje medieval desaparecido: el río y la vida urbana en la Córdoba del siglo XV. En F. R. García Verdugo y F. Acosta Ramírez (Eds.), *Córdoba en la Historia. La construcción de la urbe* (pp. 225–238).: Ayuntamiento de Córdoba. Universidad de Córdoba. Fundación La Caixa. 53, 59, 61, 287, 288, 621
- Corzo, R. (1993). Topografía y territorio de la Córdoba romana. En P. León (Ed.), *Coloquio Internacional Colonia Corduba: Una reflexión Arqueológica* (pp. 63–75). Córdoba: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura. 277, 279, 282, 369
- Cuenca, J., Díaz, G., y Bermudez, P. (1986). Córdoba o el crecimiento en la decadencia. Córdoba y el río Guadalquivir. *Geometría: revista semestral de arquitectura y urbanismo*, 2, 6–23. 83, 289
- Cuenca, J., Gómez Ordóñez, J. L., y Quero, D. (1988). Concurso de ideas sobre el Guadalquivir en Córdoba: lecciones y estampas para decorar un río. *Geometría: revista semestral de arquitectura y urbanismo*, 4, 86–90. 124
- de Madrazo, P. (1855). *Recuerdos y bellezas de España: Córdoba*. Madrid: Imprenta de Cirpiano López. 36, 78, 616
- del Moral, L. (1990). La navegación entre Córdoba y Sevilla. *El Pregonero*, (pp. 10–11). 354, 356
- del Moral Ituarte, L. (2008). Riego o navegación: la cuestión de la reserva del caudal en el río Guadalquivir. En *El río Guadalquivir* (pp. 274–287). Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, rubiales t edition. 338, 352

- Desrués, T. (1997). Un foro de reflexión entre las dos orillas del Mediterráneo: iniciativa desde Córdoba. *Revista del Instituto Egipcio de Estudios Islámicos en Madrid*, 29, 279–281. 48, 49
- Díaz Quidiello, J., Feria Toribio, J., y Pozuelo Meño, I. (2005). *Caracterización Territorial de la Incipiente Área Metropolitana de Córdoba. Criterios y Objetivos de la Ordenación*. Informe técnico, Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Sevilla. 339, 340, 348
- Dourojeanni, R. y Jouravlev, A. (1999). *Gestión de cuencas y ríos vinculados con centros urbanos*. Santiago: CEPAL. 137
- Duyser, M. S. (2010). *Hybrid Landscapes: Territories of Shared Ecological and Infrastructural Value*. Trabajo fin de máster, Universidad de Cincinnati, Ohio. 16
- Escobar Camacho, J. M. (1999). La ciudad de Córdoba tras la reconquista. En F. R. García Verdugo y F. Acosta Ramírez (Eds.), *Córdoba en la Historia. La construcción de la urbe* (pp. 183–200). Córdoba: Ayuntamiento de Córdoba, Fundación la Caixa, Universidad de Córdoba. 288
- Escobar Camacho, J. M., López Ontiveros, A., Rodríguez Neila, J. F., y Sánchez Dueñas, B. (2009). *La Ciudad de Córdoba: origen, consolidación e imagen*. Córdoba: Universidad de Córdoba. 16
- Escribano Rodríguez, P. y TYPSA (1997). *Proyecto de las Obras de Remodelación del Río Guadalquivir a su paso por el Término Municipal de Córdoba*. Informe técnico, Ministerio de Medio Ambiente. Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Córdoba. 82, 95, 277, 286, 289
- Estrabón (2012). *Geografía de Iberia*. Madrid: Alianza Editorial. 16
- Fedele Abatidaga, J. (2010). *Ciudad y Río: la construcción Histórica de un Paisaje (Santa Fe 1886-1952)*. Tesis doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona. 16
- Feria Toribio, J. M. (1994). El sistema urbano andaluz: entre el arco atlántico y el arco mediterráneo. En A. J. Campesino Fernández, M. A. Troitiño Vinueza, y M. L. Campos Romero (Eds.), *Las ciudades españolas a finales del siglo XX. I Coloquio de Geografía Urbana* (pp. 61–63). Cuenca: Universidad de Castilla la Mancha. 348
- Feria Toribio, J. M. y González González, A. (2007). Redes de cooperación y nuevas formas de gobernanza en Andalucía: una aproximación inicial. 339
- Fernández Durán, R. (2002). Población, economía y ocupación del territorio. En J. M. Naredo Pérez y F. Parra Supervía (Eds.), *Situación diferencial de los recursos naturales españoles* chapter 2, (pp. 49–188). Madrid: Fundación César Manrique. 387
- Fernández López, O. (2006). *Arquitectura y posmodernidad en Córdoba (1975-2000)*. Tesis doctoral, Universidad de Córdoba, Córdoba. 16

- Ferrari, L. (2005). *L'acqua nel paesaggio urbano: letture, esplorazioni, ricerche, scenari*. Tesis doctoral, Universidad de Florencia, Firenze. 16
- Font Arellano, A. (1995). Ciudad: mercancía o espacio colectivo. *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, 103, 37-41. 346
- Frolova, M. (2007). El estudio de los paisajes del agua en una cuenca vertiente: propuesta metodológica. *Revista de estudios regionales*, 83, 21-47. 7, 335
- Fuertes Santos, M. d. C. (2011). El palacio Imperial de Córdoba. En *Córdoba, reflejo de Roma* (pp. 90-99). Córdoba: Ayuntamiento de Córdoba, Junta de Andalucía, Fundación Provincial Artes Plásticas Rafael Botí, Fundación Viana, Universidad de Córdoba. 279
- Fundación Córdoba Ciudad Cultural (2011). *Propuesta de candidatura, Córdoba 2016*. Informe técnico, Fundación Córdoba Ciudad Cultural, Córdoba. 17
- Gala, A. (1993). *Córdoba de Gala*. Córdoba: Caja Provincial de Ahorros de Córdoba. 50
- Gala, A. (1997). Córdoba eterna (Prólogo). *Revista del Instituto Egipcio de Estudios Islámicos en Madrid*, 29, 3-4. 48
- García, J., Peña, P., y Ventura, J. (1992). *Plan Especial del río Guadalquivir*. Informe técnico, Ayuntamiento de Córdoba, Córdoba. 17, 84, 88, 89, 90, 95, 293, 617
- García Baena, P. (2009). *Córdoba*. Córdoba: Almuzara. 16, 46, 61, 63
- García Fernández, E., García Ruiz, J. M., GiménezSoldevilla, L., y Portillo Peinado, A. (1982). *La Ribera. Estudio Especial*. Informe técnico, Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental. Delegación de Córdoba, Córdoba. 17
- García Molina, J. (1992). Fuensanta-Santuario. *El Pregonero*, 93, 29-30. 233, 234
- García Ortega, A. J. y Gámiz Gordo, A. (2010). La ciudad de Córdoba en su primer plano: un dibujo esquemático de 1752. *Archivo Español de Arte*, 83(329), 23-40. 286, 287, 621
- García Otero, J. (1847). *Reconocimiento del río Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla: verificado en los años de 1842 y 1844 por órdenes del Ministerio de la Gobernación de la Península*. Madrid: Imprenta de la Publicidad, a cargo de M. Rivadeneyra. 356
- García Verdugo, F. R. (1986). Las propuestas de ensanche de la ciudad de Córdoba. *Estudios Geográficos*, 47(182/183), 149-172. 16, 292, 482
- García Verdugo, F. R. (1992). *Córdoba, burguesía y urbanismo: producción y propiedad del suelo urbano; el sector de Gran Capitán, 1859-1936*. Córdoba: Ayuntamiento de Córdoba, Gerencia de Urbanismo. 16, 293

García Verdugo, F. R. (1995). El río Guadalquivir en Córdoba: de origen de la ciudad a espacio conflictivo. Las propuestas de solución. En *II Jornadas de Geografía Urbana* (pp. 420-430). Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. 286, 289

García Verdugo, F. R. (1999). La formación de la ciudad contemporánea. el desarrollo urbanístico cordobés en los siglos XIX y XX. En F. R. García Verdugo y F. Acosta Ramírez (Eds.), *Córdoba en la Historia. La construcción de la urbe* (pp. 373-406). Córdoba: Ayuntamiento de Córdoba, Fundación La Caixa, Universidad de Córdoba. 16

García Verdugo, F. R. (2005). *Francisco Azorín Izquierdo: arquitectura, urbanismo y política en Córdoba (1914-1936)*. Córdoba: Universidad de Córdoba. 16, 292, 482

García Verdugo, F. R. y Acosta Ramírez, F. (1999). *Córdoba en la Historia. La construcción de la urbe. Actas del Congreso, Córdoba 20-23 de mayo, 1997*. Córdoba: Ayuntamiento de Córdoba, Fundación La Caixa, Universidad de Córdoba. 16

García Verdugo, F. R., García Molina, J., y Priego Ruiz, M. (1988). Evolución y Distribución de la Población de Córdoba. *Boletín de la Cámara de la Propiedad Urbana de la Provincia de Córdoba*, 1, 3-21. 151, 152

García Verdugo, F. R. y Martín López, C. (1994). *Cartografía y fotografía de un siglo de urbanismo en Córdoba, 1851-1958*. Córdoba: Gerencia de Urbanismo. Ayuntamiento de Córdoba. 16, 197, 229, 292, 482, 485, 486

Garriguet Mata, J. A. (2011). Espacios suburbanos en la Córdoba romana. En *Córdoba, reflejo de Roma* (pp. 204-208). Córdoba: Junta de Andalucía. 279

Gaviria Labarta, M. (2002). El Agua y la Ciudad. En P. de la Cal y F. Pellicer (Eds.), *Ríos y Ciudades. Aportaciones para la recuperación de los ríos y riberas de Zaragoza* (pp. 33-44). Zaragoza: IFC. 10

Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba (2001). *Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Córdoba y Catálogo de Bienes Protegidos, 2001*. Informe técnico, Ayuntamiento de Córdoba, Córdoba. 17, 178

Giménez Soldevilla, L., Gómez Díaz, F., Gómez Muñoz, M., y González Cordón, A. (2006). *Plan Especial del Arenal de la Fuensanta. P.E.SNU-Arenal de la RPGOU de Córdoba*. Informe técnico, Gerencia Municipal de Urbanismo, Córdoba. 237

Gómez Ordóñez, J. L. (2002). La ciudad antigua, mito y razón. En I. González Tascón (Ed.), *Artifex: ingeniería romana en España*, volume 177-190 (pp. 456 p.). Madrid: Ministerio de Cultura, Subdirección General de Publicaciones, Información y Documentación. 360

Gómez Ordóñez, J. L. (2003). Puentes solidarios. *Ingeniería y territorio*, 65, 16-23. 10

- Gómez Ordóñez, J. L. (2007). Los lugares del civismo. En J. Calatrava Escobar y J. A. González Alcantuz (Eds.), *La ciudad: paraíso y conflicto* (pp. 43–53). Madrid: Abada Editores. 10
- Gómez Ordóñez, J. L. (2008). La sección del valle. En L. González Alfaya, P. Muñiz Núñez, J. Rodríguez, J. V. Caruncho, y Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia (Eds.), *El espacio litoral: métodos y argumentos para el desarrollo y la protección* (pp. 165–173). Santiago de Compostela: Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia. 8
- Gómez Ordóñez, J. L. (2009). Ríos de ideas. *ARQ*, 72, 38–41. 22, 137, 274
- Gómez Reja, M. d. C. (1993). El Arcángel. *El Pregonero*, 94, 31. 229, 230, 231
- González Barberán, V. y Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (1977). *Guadalquivires*. Cádiz: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. 15, 336
- Grindlay Moreno, A. L. y Matarán Ruiz, A. (2010). *Infraestructuras y políticas del agua y su relación con el territorio del Guadalquivir*. Granada: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Ministerio de Medio Ambiente. 16
- Gros, P. (1996). *L'architecture romaine: du début du IIIe siècle av. J.-C. à la fin du Haut-Empire*. Paris: Picard. 277, 621
- Hazm, I. (2010). *El collar de la paloma*. Salamanca: Alianza Editorial. 16, 46
- Hidalgo, R. (1996). Análisis arquitectónico del complejo monumental de Cercadila (Córdoba). En P. León (Ed.), *Colonia Patricia Corduba: una reflexión arqueológica* (pp. 235–248).: Consejería de Cultura. 279
- House, M. (1993). Urban rivers: ecological impact and management. En *Urban Waterside Regeneration* (pp. 312–322). Chichester, Inglaterra: Ellis Horwood. 8
- Jahanbegloo, R. (2007). *Elogio a la diversidad*. Barcelona: Arcadia. 16, 48
- Jiménez Martos, L. (1996). El abrazo del Guadalquivir. *Colección Córdoba*, 1, 161–180. 339
- Kamal, P. Y. (1987). *Monumenta cartographica Africae et Aegypti*. Frankfurt y Main: Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main, Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften. 47
- Lavedan, P. (1941). *Histoire de l'urbanisme*. Paris: Henri Laurens. 15
- León Pastor, E. (2005). El Murallón de San Julián. *Anales de arqueología cordobesa*, 16, 281–294. 74, 75, 335, 616
- León Pastor, E. (2011). El río y el puerto fluvial. En *Córdoba, reflejo de Roma* (pp. 192–194). Córdoba: Junta de Andalucía. 278
- Lévi-Provençal, E., Torres Balbás, L., y Menéndez Pidal, R. (1957). *España musulmana : hasta la caída del Califato de Córdoba (711-1031 de J.C.)*. Number 5. Madrid: Espasa-Calpe. 283, 284

López Araquistáin, J. (2002). Logroño y el Ebro. En P. de la; Cal y F. Pellicer (Eds.), *Ríos y Ciudades. Aportaciones para la recuperación de los ríos y riberas de Zaragoza*, number 1861 (pp. 65–76). Zaragoza: Institución Fernando el Católico. 138

López-Jiménez, C. Rabasco, P. (2002). Córdoba negando a Córdoba. La tensión de la acogida en dos ejemplos de Rafael De La-Hoz. En *Actas del congreso internacional Arquitectura, ciudad e ideología antiurbana* (pp. 169–177). Pamplona: T6 Ediciones. 156

López Ontiveros, A. (1973). *Evolución urbana de Córdoba y de los pueblos campañeses*. Córdoba: Publicaciones de la Excma. Diputación de Córdoba. 16, 354, 358, 359, 360, 361, 622

López Ontiveros, A. (1991). *La imagen geográfica de Córdoba y su provincia en la literatura viajera de los siglos XVIII y XIX*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba. 16, 55

Luque, R. (2011). Aquellos veranos de sol y tortilla en El Fontanar. 255

Mackenzie, A. (1829). *A year in Spain by a Young American*. Boston: Little and Wilkins. 55

Magalotti, L. (1933). *Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal (1668-1669) Láminas*. Madrid: Fototipia Hausser y Menet. 39

Magris, C. (2009). *El Danubio*. Barcelona: Anagrama. 15

Marfil Ruiz, P. (1999). Arqueología en la Mezquita de Córdoba. *Arte, arqueología e historia*, 6, 94–100. 280

Mármol, L. (2012). División social sobre el centro de congresos. 194

Martín López, C. (1990). *Córdoba en el siglo XIX: modernización de una trama histórica*. Córdoba: Gerencia de Urbanismo, Ayuntamiento de Córdoba. 149, 286

Martín López, M. C. (1989). *Transformaciones urbanas de Córdoba en la segunda mitad del siglo XIX*. Tesis doctoral, Universidad de Córdoba, Córdoba. 16

Martín Ribes, J. (1984). *El Guadalquivir. Recorrido gráfico del Río*. Córdoba: Caja Provincial de Ahorros y Asociación de Amigos de Córdoba. 15, 337, 338, 352

Martín Vide, J. (1999). Ciudad y río en las artes. *OP: Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, 46(I), 88–95. 5

Martínez de Velasco, E. (1876). Grabado inundaciones del Guadalquivir. *La Ilustración española y americana*, XX(47), 380. 33

McHarg, I. y Gili, G. (2000). *Proyectar con la naturaleza*. Barcelona: Gustavo Gili. 15

Molina, R. (1995). *Córdoba en sus plazas*. Córdoba: Ayuntamiento de Córdoba. 16

- Molina Jaén, F. (1993). Parque Cruz Conde-Corregidor. *El Pregonero*, 94, 30. 249, 250
- Molina Mahedero, J. y Valdivieso Ramos, A. (2007). Aportaciones sobre la evolución de las murallas de la Córdoba romana a partir de los datos arqueológicos. *Romula*, 6, 29-50. 277, 621
- Monclús Fraga, F. J. (2000). Ríos, ciudades, parques fluviales, corredores verdes. En P. de la Cal Nicolás y F. Pellicer (Eds.), *Ríos y Ciudades. Aportaciones para la recuperación de los ríos y riberas de Zaragoza* (pp. 11-31). Zaragoza: IFC. 10, 137
- Moneo, R. (2003). Seis apuntes discontinuos sobre la ciudad. *Sileno: Variaciones sobre arte y pensamiento*, 14-15, 46-51. 43
- Montis (de) Romero, R. (1989). *Notas cordobesas. Recuerdos del pasado*. Córdoba: Cajasur, edición fa edition. 62, 64
- Moral (del) Ituarte, L. (1990). La pugna por el agua en el valle del Guadalquivir. *Revista de Obras Publicas*, 3291, 13-33. 354, 356
- Moral (del) Ituarte, L. (1993). El río en la última etapa de la transformación urbana de Sevilla: polémicas y realizaciones. *Estudios Geográficos*, 54(212), 431-460. 138
- Moral (del) Ituarte, L. (1997). El agua en la organización del espacio urbano. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 31, 117-127. 335
- Moreno Pérez, F. (1992). Sector Sur. *El Pregonero*, 93, 13. 203, 204, 210
- Moreno Pérez, F. (1993). Fray Albino. *El Pregonero*, 94, 20-21. 197, 198, 200
- Morris, W. (2011). *Noticias de ninguna parte*. Madrid: Capitán Swing Libros. 15
- Muñoz Molina, A. (1994). *Córdoba de los Omeyas*. Barcelona: Editorial Planeta. 16, 45, 48, 274
- Mulero Mendigorri, A. (1991). *La población de Córdoba y sus barrios: estructura y distribución reciente*. Number 4. Córdoba: Universidad de Córdoba, Servicio de Publicaciones. 152
- Mulero Mendigorri, A. (1992). El barrio: una realidad urbana, arraigada y necesaria. *El Pregonero*, 93, 4-5. 156, 158
- Murillo, J. F., Hidalgo, R., Carrillo, J. R., Vallejo, A., y Ventura, A. (1997). Córdoba: 300-1236 DC Un milenio de transformaciones urbanas. *Anales de arqueología cordobesa*, 17(2), 47-60. 277, 279, 280
- Naranjo Ramírez, J. y Torres Márquez, M. (2008). El Valle Medio del Guadalquivir: de Montoro a Alcalá del Río. En *El río Guadalquivir* (pp. 28-39). Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, rubiales t edition. 376, 385, 622
- Nieto Cumplido, M. (1973). *Córdoba en el siglo XV*. Córdoba: Diputación Provincial de Córdoba. 55, 58

- Niza, J. M. (2013). ¿Cómo está el patio! 67, 616
- Núñez Florencio, R. (2001). *Sol y Sangre. La imagen de España en el mundo*. Madrid: Espasa fórum. 25
- Ortega y Gasset, J. (1998). *El Espectador*. Madrid: Edaf, S.A. 1, 43
- Pérez Galdós, B. (2008). *Bailén. Episodios Nacionales*. Madrid: Alianza Editorial. 16
- Petric, J., Graham, M., y Hecht, R. (2009). Aprendiendo de Plecnik. *ARQ*, 72, 82–85. 138
- Pizarro Berengena, G. (2011). El abastecimiento de agua. En VV.AA. (Ed.), *Córdoba, reflejo de Roma* (pp. 248–251). Córdoba: Junta de Andalucía. 279
- Poitou, M. (1884). *Voyage en Espagne*. Tours: Alfred Mame et fils. 55, 375
- Ponz, A. (1788). *Viage de España*. Madrid: Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía. 38
- Pozueta Echávarri, J. (2009). Evolución de la consideración de los corredores verdes en la planificación: el caso de Madrid. *Revista de Urbanismo*, 20, 36pp. 137
- Primo Jurado, J. J. (2010). Antonio Cañero y su barrio. 232
- Primo Jurado, J. J. (2011). Gallegos Rocafull y las Casitas del Obispo. 230
- Quero, D. (1986). Proyectar Sevilla con o sin río. *Geometría: revista semestral e arquitectura y urbanismo*, 2, 1. 21
- Quero Castanys, D. (2011). Andalucía. Después del Tropicalismo. *Urban*, (5), 102–121. 346
- Quesada, F. (1960). Las inundaciones causaron importantes daños materiales en Córdoba. 232
- Rabasco Pozuelo, P. (2008). *Arquitectura Social en la provincia de Córdoba 1930-1975: Los poblados de colonización*. Tesis doctoral, Universidad de Córdoba, Córdoba. 16
- Ramírez de Arellano y Gutiérrez, T. (1873). *Paseos por Córdoba, ó sean apuntes para su historia*. Córdoba: Ayuntamiento de Córdoba. 74
- Ramírez de las Casas-Deza, L. M. (1857). *Indicador cordobés, ó sea: Manual histórico-topográfico de la ciudad de Córdoba*. Imprenta y Litografía de D. Fausto García Tena. 55, 57
- Ramón-Laca Menéndez de Luarca, L. (1998). *Simbiosis arquitectura-paisaje: evolución de los contornos de cuatro ciudades (Córdoba, Toledo, Sevilla y Granada)*. Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Madrid, Madrid. 16
- Ramos Martos, M. (2002). Los ríos en la revisión del Plan General de Zaragoza. En P. Cal (de la) y F. Pellicer (Eds.), *Ríos y Ciudades. Aportaciones para la recuperación de los ríos y riberas de Zaragoza* (pp. 297–312). Zaragoza: Institución Fernando el Católico. 25

- Reinoso Bellido, R. (2002). *Topografías del paraíso: la construcción de Málaga entre 1897 Y 1959*. Tesis doctoral, Universidad de Granada, Granada. 16
- Rivas Navarro, J. L. (2009). *La travesía más transparente. La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su Calle Ciudad*. Tesis doctoral, Universidad de Granada, Granada. 16
- Rojas Rodríguez, M. I. (2007). *Planificación territorial del agua en la región del Guadalfeo*. Tesis doctoral, Universidad de Granada, Granada. 16
- Romo Martín, J. (2006). Una reflexión sobre el proyecto de puentes y pasarelas sobre ríos en el ámbito urbano. En *III Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente. Agua, Biodiversidad e Ingeniería* (pp. 1–12). Zaragoza: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 10
- Rubianes Torrejón, J. y Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (2008). *El Río Guadalquivir*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes. 15
- Rubiato Lacambra, F. J. (1999). Los puentes de Córdoba. En F. R. García Verdugo y F. Acosta Ramírez (Eds.), *Córdoba en la Historia. La construcción de la urbe* (pp. 507). Córdoba: Ayuntamiento de Córdoba, Fundación la Caixa, Universidad de Córdoba. 16
- Rubiato Lacambra, F. J. (2002). Huellas romanas en la provincia de Córdoba: calzadas y puentes. *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 10(38), 138–147. 277, 335
- Ruiz Pérez, P. y Pérez de Oliva, F. (1988). *El Razonamiento de la navegación del Guadalquivir de Fernán Pérez de Oliva*. Publicaciones Excmo. Ayuntamiento de Córdoba. 356
- Sáez Fernández, P. (2002). Algunas consideraciones sobre el territorio de las ciudades de la Bética. En C. González Román y A. R. Padilla Arroba (Eds.), *Estudios sobre las ciudades de la Bética* (pp. 389–445). Granada: Universidad de Granada. 369
- Sainz Gutiérrez, L. (1894). Datos históricos acerca de la construcción del puente llamado de Córdoba en la carretera de primer orden de Madrid a Cádiz. *Revista de obras públicas. Anales*, 1139-1758(III), 180. 277
- Sánchez Lázaro, T. (2008). Cuatro proyectos de canales de navegación. En J. Rubiales Torrejón (Ed.), *El río Guadalquivir* (pp. 288–295). Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes. 357
- Santiago Chiquero, P. (2011). *Historias del Guadalquivir*. Sevilla: Cal - Centro Andaluz del Libro. 59, 62, 64
- Santos, M. (2009). Algunas reflexiones sobre el concepto de espacio. *Gestión y ambiente*, 12(1), 147–148. 143
- Sanz, S. (2003). La piscina del Fontanar cierra tras 35 años de historia. 255

- Sarmiento Martín, E. (1991). Las casas baratas en la ciudad de Córdoba: su significado urbanístico. *Ifigea: revista de la Sección de Geografía e Historia*, (7), 93–122. 149, 230
- Schulten, A. (1963). *Geografía y etnografía antiguas de la Península Ibérica*. Madrid: Instituto Rodrigo Caro de Arqueología. 355
- Señán, R. (2009). *Postales andaluzas: Rafael Señán y la fotografía turística (1864-1911)*. Córdoba: Obra Social y Cultural Cajasur. 65, 68, 69
- Seguí Pérez, J. y Ayuntamiento de Córdoba (1997). *Córdoba, el territorio de la ciudad : modificación-adaptación del plan general. Avance (octubre, 1997)*. Córdoba: Ayuntamiento de Córdoba - Gerencia de Urbanismo. 84, 174, 175, 335, 361, 622
- Séneca (2001). *Epigramas*. México: UNAM - Universidad Nacional Autónoma de México.
- Solà-Morales (de), I. (1996). Terrain vague. *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, 212, 34–43. 68
- Solà-Morales (de) i Rubió, M. (1999). Prólogo: entre Amberes y Lisboa. En M. Onzain (Ed.), *La Ría de Bilbao* (pp. 11–14). Madrid: Fundación Esteyco. 10, 138
- Solà-Morales (de) i Rubió, M. (2008). *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili. 15
- Solano Márquez, F. (2008). Cuando la ciudad tuvo playa. 64
- Swift, G. (1998). *El país del agua*. Barcelona: Anagrama. 15
- Terán (de), F. (1999). *Historia del urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*. Madrid: Cátedra. 15
- Torres Márquez, M. (1992). Polígono Guadalquivir. *El Pregonero*, 93, 16. 214
- Torres Márquez, M. (1993). Campo de la Verdad-Miraflores. *El Pregonero*, 94, 33–34. 190, 191
- Ureña Francés, J. M. (2002). La ordenación de los espacios fluviales en las ciudades. En P. de la Cal y F. Pellicer (Eds.), *Ríos y Ciudades. Aportaciones para la recuperación de los ríos y riberas de Zaragoza* (pp. 45–63). Zaragoza: IFC. 8, 137
- Urquizar Herrera, A., de Haro García, N., Córdoba. Ayuntamiento, y Universidad de Córdoba. Servicio de Publicaciones (2006). *La escritura visual de Córdoba: gramática de un imaginario colectivo*. Córdoba: Ayuntamiento. 25
- Vaquerizo Gil, D. (2003). *Guía Arqueológica de Córdoba*. Córdoba: plurabelle. 284
- Vaquerizo Gil, D. (2011). Corduba, ciudad puente. En VV.AA. (Ed.), *Córdoba, reflejo de Roma* (pp. 182–186). Córdoba: Junta de Andalucía. 278

- Vaquerizo Gil, D. y Murillo Redondo, J. F. (2010). *Monografías de arqueología cordobesa. El Anfiteatro Romano de Córdoba y su entorno urbano. Análisis Arqueológico (ss. I-XIII d.C.)*, volume 19(IyII). Córdoba: Universidad de Córdoba. Ayuntamiento de Córdoba. 278, 283, 284, 621
- Ventura Ventura, J. M. (2005). *Historia ilustrada de Córdoba*. Córdoba: Editorial Almuzara. 152
- Ventura Villanueva, A. (2011). Caracterización de la Córdoba romana, de sus fundaciones, fundadores y funciones. En VV.AA. (Ed.), *Córdoba, reflejo de Roma* (pp. 28–40). Córdoba: Junta de Andalucía. 277, 278
- Villegas, R. (2006). La mirada atrás del último barquero. 65
- Volle, J.-P. (2002). Montpellier. Acondicionar el río lez. Un proyecto para la ciudad. En P. Cal (de la) y F. Pellicer (Eds.), *Ríos y Ciudades. Aportaciones para la recuperación de los ríos y riberas de Zaragoza* (pp. 113–134). Zaragoza: Institución Fernando el Católico. 10, 138
- VV.AA. (2002). Proyecto de intervención integral en el barrio de la Ribera (Córdoba, España). 181, 182
- VV.AA. (2011). *El paradigma de Córdoba. Identidad y diversidad. Encuentros Averroes*. Córdoba: Casa Árabe y UNESCO. 49
- Zambrana Pineda, J. F. y Ríos Jiménez, S. (2006). *El sector primario andaluz en el siglo XX*. Sevilla: Instituto de Estadística de Andalucía. 386
- Zambrano, M. (2011). *El pensamiento vivo de Séneca*. Madrid: Ediciones Cátedra. 16
- Zoido Naranjo, F. y Fernández Salinas, V. (1995). Las relaciones ciudad-río en Andalucía. Estudio de su evolución reciente a partir del planeamiento urbanístico y territorial. En *II Jornadas de Geografía urbana: Recuperación de centros históricos, utopía, negocio o necesidad social* (pp. 337–364). Alicante: Universidad de Alicante. 5, 10, 25, 77, 84, 277

Índice de figuras

- o.1. Ejemplo de reacción ciudadana a una propuesta típica de intervención en un fragmento de un borde fluvial. 8
- 1.1. "El puente romano de Córdoba"(1901-1950?). Apunte a la punta seca de José Pedro Gil Moreno (París, 1892 - Poblet, 1945).
Fuente: Museo de Bellas Artes de Córdoba. 21
- 1.2. Vista tomada encima del Guadalquivir (1853), de Alfred Guesdon. 26
- 1.3. Fragmento de la vista de Córdoba (1567). Anton van der Wyngaerde. 27
- 1.4. Facsímil del grabado «Corduba» (1617), Georg Braun y Franz Hogenberg 28
- 1.5. Cartel "Córdoba" (1916). Julio Romero de Torres 29
- 1.6. "La nieta de la Trini" (1929). Julio Romero de Torres. 30
- 1.7. "La chiquita piconera" (1930). Julio Romero de Torres. 30
- 1.8. Córdoba (1866). Samuel Colman. 31
- 1.9. Rio Guadalquivir a su paso por Córdoba y monasterio de los Santos Mártires (1844). Nicolas Chapoy. 32
- 1.10. Inundaciones en Córdoba. Aspecto del Guadalquivir por la parte del puente. Eusebio Martínez de Velasco. 33
- 1.11. Domingo en Córdoba a orillas del Guadalquivir (1884). Rafael Romero Barros. 34
- 1.12. Vista de Córdoba (ca. 1840-1845). François Antoine Bossuet. 35
- 1.13. Dibujo de hombres sobre la alameda del Corregidor. Francisco Javier Parcerisa. 36
- 1.14. Puente sobre el Guadalquivir (1850-1899). Rafael Romero Barros. 36
- 1.15. Vista de Córdoba (1848), litografía. Pannemaker. 37
- 1.16. Puente de Córdoba sobre el Guadalquivir (ca. 1787). Autor desconocido 38
- 1.17. Vista desde el límite oriental de la ciudad (1668). Pier María Baldi. 39
- 1.18. Lo mitológico y la superstición. 40
- 1.19. Sin título (ca. 1931-1935). Antonio Rodríguez Luna. 41
- 1.20. Fotografía de la Puerta del Puente, al desembarcar, desde el puente Romano. 44
- 1.21. Mapa titulado *Surat al gharb* (Imagen de Occidente), 1194. Monumenta cartographica Africae et Aegypti 47
- 1.22. Averroes, en un fragmento del fresco *La escuela de Atenas*, de Rafael.
Fuente: Museos Vaticanos. Recuperado de http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Averroes_closeup.jpg 49
- 1.23. Actividades ganaderas en el Guadalquivir a su paso por Córdoba. 56
- 1.24. Actividades de pesca fluvial. 57
- 1.25. Los antiguos molinos del Guadalquivir. 59

- 1.26. Las barcas del Guadalquivir. 62
- 1.27. Baño fluvial en Córdoba. 63
- 1.28. Córdoba. Los molinos y el río Guadalquivir. Seán, R. (1905). 65
- 1.29. *Costume Typique Espagnol - Espagne - Andalousie - Paysan de Cordoue*. (1875)
Dibujo: D. Maillart. Grabado: C. Laplante.
Recuperado de la web Galerie-Napoleon. 66
- 1.30. "Una multitud de jóvenes hace botellón [...] junto al Balcón del Guadalquivir" durante la Feria de Mayo (2013).
Autor: A. J. González.
Fuente: Niza (2013). 67
- 1.31. Fotografías "Las lavanderas" (izq.) y "El vaquero" (dcha.) (ca. 1860-1886).
Autor: J. Laurent (1816-1886).
Fuente: Archivo Ruiz Vernacci (inv. VN-03159 y VN-03164), Fototeca del Patrimonio Histórico, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. 68
- 1.32. Testimonio de autos de las disposiciones de Carlos III estableciendo la reparación del puente y muralla de Córdoba y la construcción de un lienzo de la misma en el sitio que llaman de San Julián.
Fuente: Archivo Histórico Municipal, SF/C 00110-128. Ayuntamiento de Córdoba 74
- 1.33. Cambios topográficos en el curso del Guadalquivir.
Fuente: León Pastor (2005) 75
- 1.34. Restos del Murallón de San Julián en la orilla derecha del Guadalquivir, en la zona del recinto ferial de El Arenal y el parque Balcón del Guadalquivir.
Fuente: Google Maps 76
- 1.35. Proyecto de la parte que falta ejecutar en la variación de la travesía por Córdoba y muro de encauzamiento del Guadalquivir (1902).
Fuente: Junta de Andalucía 77
- 1.36. Dibujo del Paseo de la Ribera (1830).
Autor: Francisco Javier Parcerisa.
Fuente: Libro "Recuerdos y Bellezas de España. Córdoba" (de Madrazo, 1855). 78
- 1.37. Perspectiva que hace una recreación del escenario fluvial, basándose en el proyecto de defensa y encauzamiento del Guadalquivir en Córdoba (1956).
Fuente: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Delegación provincial de Córdoba. 79
- 1.38. Plano general del proyecto de defensa y encauzamiento del Guadalquivir en Córdoba (1956), con la opción de corta finalmente elegida y calculada, que rectifica ligeramente la curvatura del meandro del río en la zona de Miraflores. Ingeniero Sebastián de Lara Barberán.
Fuente: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Delegación provincial de Córdoba. 80
- 1.39. Plano de detalle del proyecto de defensa y encauzamiento del Guadalquivir en Córdoba (1956), que representa el entronque de la corta propuesta en la zona del Arcángel y Molinos de Martos. Ingeniero Sebastián de Lara Barberán.
Fuente: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Delegación provincial de Córdoba. 80

- 1.40. Plano general del proyecto de defensa y encauzamiento del Guadalquivir en Córdoba (1956), con la opción de corta planteada inicialmente y finalmente descartada en proyecto, cuyo trazado salvaba el meandro del Arenal y la Fuensanta al completo. Ingeniero Sebastián de Lara Barberán. Fuente: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Delegación provincial de Córdoba. 80
- 1.41. Plano de detalle del proyecto de defensa y encauzamiento del Guadalquivir en Córdoba (1956), que representa la solución adoptada para el meandro de Miraflores. Ingeniero Sebastián de Lara Barberán. Fuente: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Delegación provincial de Córdoba. 81
- 1.42. Planeamiento del entorno del río según el Plan General de Ordenación Urbana de 1958. 85
- 1.43. Planeamiento del entorno del río según el Plan General de Ordenación Urbana de 1986. 87
- 1.44. Plano general del Plan Especial del Río Guadalquivir. Propuestas de Ordenación. Fuente: Plan Especial del Río Guadalquivir (García et al., 1992) 88
- 1.45. Ficha del Ámbito de Actuación B-2. Fuente: Plan Especial del río Guadalquivir (García et al., 1992). 89
- 1.46. Planeamiento del entorno del río según el Plan General de Ordenación Urbana de 2001. 91
- 1.47. Unidades de Ejecución y delimitaciones del planeamiento actual en el entorno del río. 94
- 1.48. Panel del equipo 42.982 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba. 98
- 1.49. Panel del equipo 11.123 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba. Mención por la propuesta del cauce. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba. 99
- 1.50. Panel del equipo 68.344 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba. 100
- 1.51. Panel del equipo 35.711 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba por M. Palancar, G. Olivares y J. Chastang. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba. 101
- 1.52. Panel del equipo 00100 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba. 102
- 1.53. Panel del equipo 10.001 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba. 103
- 1.54. Panel presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba. 104
- 1.55. Panel presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba. 105
- 1.56. Panel del equipo 14.785 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba por Eduardo Ortiz Moreno y Jurgen Rassmann. Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba. 107

- 1.57. Panel del equipo desconocido presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba.
Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba. 108
- 1.58. Panel del equipo 69.564 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba.
Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba. 109
- 1.59. Panel del equipo 27.182 presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba por Adolf Martínez Matamala y Josep Lluís Sisternas Suris.
Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba. 111
- 1.60. Panel del equipo desconocido presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba.
Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba. 113
- 1.61. Panel presentado al Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba por Alberto Humanes Bustamante, M. Dolores Somoza y Santiago Vellisca Rodríguez.
Fuente: Archivo Municipal, Ayuntamiento de Córdoba. 114
- 1.62. Primer premio del Concurso Internacional de Ideas para el Guadalquivir.
Fuente: Archivo Municipal de Córdoba. 117
- 1.63. Segundo premio del Concurso Internacional de Ideas para el Guadalquivir. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba. 119
- 1.64. Premio Temático del Concurso Internacional de Ideas para el Guadalquivir: Puentes. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba. 120
- 1.65. Premio Temático del Concurso Internacional de Ideas para el Guadalquivir: Campo de la Verdad y Miraflores. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba. 121
- 1.66. Premio Temático del Concurso Internacional de Ideas para el Guadalquivir: Cauce y Elemento de Borde. Fuente: Archivo Municipal de Córdoba. 122
- 1.67. Premio Temático del Concurso Internacional de Ideas para el Guadalquivir: Zona del Estadio. 123
- 1.68. Topografía, intervención hidráulica y arquitecturas de borde del entorno del Guadalquivir. 134
- 1.69. Cuadro *Orilla del Guadalquivir* (1975). Fernando Zóbel 139
- 2.1. Vacas pastando en la ribera del Guadalquivir junto a iconografías adheridas al murallón 141
- 2.2. Mapa de los distritos de la ciudad. 143
- 2.3. Mapa de la estructura del viario de la ciudad. 144
- 2.4. Mapa catastral con el parcelario matriz. 145
- 2.5. Evolución de la población y crecimiento intercensal medio de Córdoba en el periodo 1840-2001.
Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA), Junta de Andalucía, 2013. 150
- 2.6. Distribución y evolución de la población de Córdoba por distritos. Porcentajes, para el periodo 1.960-1.986. 151
- 2.7. Gráficos poblacionales de Córdoba (s. XX) 152
- 2.8. Ortofotografía del entorno del Guadalquivir: 1936. 153
- 2.9. Ortofotografía del entorno del Guadalquivir: 1956-1957. 155

2.10.Ortofotografía del entorno del Guadalquivir: 1977.	156
2.11.Ortofotografía del entorno del Guadalquivir: 1984-1985.	159
2.12.Ortofotografía del entorno del Guadalquivir: 1998-1999.	160
2.13.Ortofotografía del entorno del Guadalquivir: 2010-2011.	161
2.14.Sistema de Espacios Libres y Equipamientos existentes y propuestos.	166
2.15.Morfología de los barrios del río.	170
2.16.Intervenciones estratégicas en los bordes del casco histórico.	175
2.17.El PEPCH y el entorno fluvial. Fuente: Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba (2001).	177
2.18.Plan Especial Alcázar-Caballerizas Reales (2009). Planta de propuesta (E. 1/2.000). Fuente: Plan Especial Alcázar-Caballerizas Reales (Caro González y Chacón Guerrero, 2011), en desarrollo de la actuación urbanística AU2 del PGOU.	180
2.19.P.E. Alcázar Caballerizas - sección viario.	181
2.20.Planta de la Fase 1 del Plan Urban Ribera.	182
2.21.Cartografía de la zona centro, en contacto con el río.	186
2.22.Apertura de calle en Miraflores.	190
2.23.Miraflores en los años 50.	191
2.24.Apertura de calle en Miraflores.	192
2.25.Apertura de calle en Miraflores.	193
2.26.Innovación del PGOU: Centro de Congresos de Córdoba.	194
2.27.Escombreras en Miraflores.	195
2.28.P.E.R.I. Campo de la Verdad.	196
2.29.Estudios de Detalle en el Campo de la Verdad	196
2.30.E.D. Campo Verdad 1.	197
2.31.Proyecto Fray Albino 1948	197
2.32.Plano de conjunto de la primera fase de la barriada de Fray Albino.	197
2.33.Fray Albino en 1949	198
2.34.Tipologías de viviendas ultrabaratadas en Fray Albino (1952).	198
2.35.Fray Albino, fases 1 y 2.	199
2.36.Proyecto de Ampliación de la Barriada de Fray Albino de 1952.	200
2.37.Anteproyecto reestructuración polígono zona sur.	201
2.38.Estudio de Detalle U.E ss-2.	202
2.39.Plan Parcial Fray Albino Sur.	203
2.40.Composición panorámica de imágenes de las obras del Sector Sur, junto a la avenida de Granada.	204
2.41.Análisis de alturas del Sector Sur.	206
2.42.Poblado de Absorción Zona Sur.	207
2.43.Esquema comparativo fachada y medianería por tipologías.	207
2.44.Croquis distribución teórica de vivienda mínima superficie.	207
2.45.Viviendas Obra Social Cordobesa de Huertos Familiares en el Sector Sur.	208
2.46.Exposición de las mejoras realizadas en el Sector Sur.	209
2.47.Tipologías edificatorias empleadas por Rafael de la Hoz en el Sector Sur.	210
2.48.Edificio caracol en la avenida de Cádiz.	210
2.49.Vista de la orilla izq en los años 50.	211
2.50.Planeamiento de desarrollo del Cordel de Écija.	212
2.51.P.E.R.I. sector río entre bajada del puente y Cordel de Écija.	213
2.52.P.E.R.I. sector río entre bajada del puente y Cordel de Écija.	213

- 2.53.Planeamiento de desarrollo del Cordel de Écija 214
- 2.54.Planeamiento de desarrollo del Cordel de Écija 214
- 2.55.Planeamiento de desarrollo del Cordel de Écija 215
- 2.56.Plan Especial Polígono del Guadalquivir. 216
- 2.57.Modificación puntual del P.E. del Polígono del Guadalquivir. 217
- 2.58.Ampliación del polígono industrial “La Torrecilla”. 218
- 2.59.Emplazamiento del polígono industrial Amargacena. 219
- 2.60.Plano de “Equipamientos actuales y previstos” del Plan Urban-Sur. Fuente: Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba (2009). 219
- 2.61.Cartografía de la zona Sur en contacto con el río. 223
- 2.62.Estadio del Arcángel. 229
- 2.63.Proyecto de Alineación del Campo de Madre de Dios. 229
- 2.64.173 viviendas frente antiguo estadio Arcángel. 230
- 2.65.Demolición del Estadio del Arcángel. 231
- 2.66.Plan Parcial del polígono de la Fuensanta. 234
- 2.67.Plan Parcial del polígono del Santuario. 235
- 2.68.Plan Parcial del polígono del Santuario. 236
- 2.69.Plan Especial del Arenal. 237
- 2.70.Cartografía del sector este en contacto con el río. 239
- 2.71.Foto aérea del parque cruz conde (el parque surge en los años 50, en el plan de embellecimiento de Córdoba).
Fuente: en el blog <http://cordobaporsiempre.blogspot.com.es>, entrada “El Parque Cruz Conde” (publicación, 22-2-2011; accedido, 17-4-2013):<http://cordobaporsiempre.blogspot.com.es/2011/02/el-parque-cruz-conde.html> 244
- 2.72.Situación urbanización Parque de las Avenidas. 244
- 2.73.Planta del proyecto de Parque Municipal entre la avda. del Corregidor, Gran Vía Parque, calles de nueva apertura y río Guadalquivir (1957). Arquitecto municipal José Rebollo Dicenta. 246
- 2.74.Ortofotografía del parque Cruz Conde. Arquitecto municipal José Rebollo Dicenta. 247
- 2.75.Inauguración del parque zoológico. 247
- 2.76.Planta del proyecto del Jardín Botánico (1982). Arquitecto municipal Javier Ruiz de Azua. 248
- 2.77.Hospital General de Córdoba. 249
- 2.78.Fases constructivas de la urbanización Urbalegre. 250
- 2.79.Proyecto de pavimentación y alcantarillado del Parque Avenidas. 251
- 2.80.Plan Parcial de reordenación y terminación del polígono de poniente. 252
- 2.81.Informe pericial sobre urbanizaciones Herzog Galiot y Urbalegre. 252
- 2.82.Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos. 253
- 2.83.Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos. 254
- 2.84.Escuela Ingenieros Técnicos Industriales. 254
- 2.85.Facultad de Ciencias de la Educación. 255
- 2.86.Facultad de Ciencias de la Educación. 255
- 2.87.Parque deportivo Fontanar. 256
- 2.88.Insalaciones deportivas junto al parque Cruz Conde. 256
- 2.89.Planta del Proyecto de club náutico en la margen derecha del río Guadalquivir (1970). 257

- 2.90. Alzado del Proyecto de club náutico en la margen derecha del río Guadalquivir (1970). 257
- 2.91. Cartografía de la zona Oeste en contacto con el río. 259
- 2.92. Estrategia coexistencia espacial. 266
- 2.93. Propuesta de itinerario barrios-río. 270
- 3.1. Plano de Córdoba (1884), por el oficial del cuerpo de topógrafos Dionisio Casañal y Zapatero. Fuente: Archivo topográfico de la Dirección General del Instituto Geográfico. 273
- 3.2. Configuración de los muros servianos de Roma, como solución constructiva adoptada en Córdoba.
Fuente: Gros (1996) a través de Molina Mahedero y Valdivieso Ramos (2007). 277
- 3.3. Planta de Colonia Patricia hacia el tercer cuarto el s. I d.C.
Fuente: Vaquerizo Gil y Murillo Redondo (2010, p.473). 278
- 3.4. Córdoba: Ubicación y Articulación 282
- 3.5. Imágenes de referencia de la Córdoba islámica. 283
- 3.6. Córdoba: Intensificación y confluencia. 284
- 3.7. Dibujo anónimo de la ciudad de Córdoba (1752). Fuente: Archivo de la Catedral de Córdoba. Colección Vázquez Venegas, volumen 260/1-2, p. 1a. recuperado de García Ortega y Gámiz Gordo (2010) 286
- 3.8. Imágenes de referencia de la Córdoba medieval cristiana. Izquierda: Primer plano esquemático de Córdoba de 1752, recuperado de García Ortega y Gámiz Gordo (2010); centro: esquema de la división en catorce collaciones (recuperado de www.artencordoba.com, acceso en 2012); derecha: conjunto de molinos alineados aguas abajo del Puente (Córdoba de la Llave, 1999, p.228). 287
- 3.9. Córdoba: Fragmentación y control. 288
- 3.10. Imágenes de referencia de la Córdoba de la modernidad. Izquierda: Anteproyecto de ensanche de 1921 (F. R. García Verdugo, 1986); derecha superior: Proyecto Reforma Interior de 1935 de F. Azorín y J. Mauro (F. R. García Verdugo, 2005, p. 26); derecha inferior: Proyecto de Ensanche y Urbanización Interior de 1936 (Guía de bolsillo, 1936). 292
- 3.11. Romanticismo frente a modernidad aletargada. 292
- 3.12. Las calles y el río. 302
- 3.13. Eje-Puente, Cruz Conde, Polígono Guadalquivir. 305
- 3.14. Eje-Puente Victoria-Granada. 307
- 3.15. Eje-Puente Gran Capitán, Mezquita, Fray Albino. 309
- 3.16. Eje-Puente Santa Marina, San Andrés San Pedro. 311
- 3.17. Eje puente. Cruz del Rastro, muralla romana oriental. 313
- 3.18. Eje-Puente Límite Ajerquía. 316
- 3.19. Eje Puente, Ronda de Levante. 318
- 3.20. Calle-Río Canal Guadalmellato. 320
- 3.21. Franja de rondas. 322
- 3.22. Calle-Río, Sistema Ferroviario. 324
- 3.23. Calle diagonal. Decumano republicano 326
- 3.24. Calle-Río, Camino Real. 328
- 3.25. Calle Río, Ronda Sur 330
- 4.1. Maqueta del entorno geográfico y morfología metropolitana de Córdoba.

- Fuente: Seguí Pérez y Ayuntamiento de Córdoba (1997). 335
- 4.2. Principales poblaciones y zonas de riesgo en el ámbito del Plan Hidrológico del Guadalquivir. 336
- 4.3. Distribución de la población de Andalucía y su evolución 1900-2006. 337
- 4.4. Trazado del Guadalquivir. 338
- 4.5. Indicadores de metropolización de Córdoba: a) Flujos residencia-trabajo. Valores absolutos. b) Redes Intermunicipales de Cooperación. Fuente: Díaz Quidiello et al. (2005). 340
- 4.6. Integración con Europa y el Mediterráneo. Fuente: Incluido en el P.O.T.A. de la Consejería de Obras Públicas, Junta de Andalucía (2005, p.40) 348
- 4.7. Límites administrativos en el entorno subregional de Córdoba. Fuente: Elaboración propia, 2008. 348
- 4.8. Áreas urbanas y sistemas de relación intermunicipal en la provincia de Córdoba. Fuente: Elaboración propia, 2008. 350
- 4.9. Ámbito definido para el estudio. 351
- 4.10. Descripción Geográfica del Río Betis. Fuente: Cartoteca del Ejército. 354
- 4.11. Visión del entorno de la Colonia Patricia Corduba sobre el siglo II d.C. 360
- 4.12. Fundación de la ciudad de Córdoba en los distintos periodos históricos 361
- 4.13. Evolución del poblamiento en la Campiña de Córdoba. Fuente: López Ontiveros (1973). 361
- 4.14. Cartografía "Las Fundaciones del Territorio". 364
- 4.15. Escenarios de fundación del territorio. 366
- 4.16. Cartografía "La forma de la propiedad". 370
- 4.17. Singularidades de la forma catastral y la ocupación del suelo. 372
- 4.18. Inundaciones de diciembre de 2010. Autor: Rafael Tena Riskey. Fuente: Página web cordoba desde el cielo, a través de <https://plus.google.com/photos/102495097034033111561/albums/5548448965928794497/5548451004282620578?banner=pwa&authkey=CLW35s7hi5aKPQ&pid=5548451004282620578&oid=102495097034033111> accedido en 2013. 376
- 4.19. Zona de regadíos del Valle Medio del Guadalquivir, Córdoba. Fuente: Cabrera de la Colina (1990), a partir de las Cartillas de Agricultor (C.A.L.). 377
- 4.20. Distribución de los cultivos de regadío en la Cuenca Hidrográfica del Guadalquivir. Fuente: Memoria de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir 2009/2011. Accedido a través de <http://www.chguadalquivir.es/opencms/portalchg/laDemarcacion/>
- 4.21. Cartografía El espacio del agua. 379
- 4.22. El agua como dinamizadora territorial. 381
- 4.23. Perfil de las unidades geológicas asociadas al valle del Guadalquivir en su curso medio. Fuente: Naranjo Ramírez y Torres Márquez (2008) 385
- 4.24. Cartografía "La agrociedad". 388
- 4.25. Límites e interfases del paisaje. 390

Índice de figuras

4.26. Cartografía Dinámicas de centralidad.	394
4.27. Entidades de agregación local en el paisaje metropolitano.	396

Abreviaturas

- AR - Área de Reparto
- ARI - Área de Reforma Interior
- C-R - Ciudad - Río
- C4 - Centro Cordobés de Creación Contemporánea
- CCC - Centro de Congresos de Córdoba
- C.E.C. - Capital Europea de la Cultura
- CH - Casco Histórico
- CHG - Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.
- CIGC - Concurso de Ideas del Guadalquivir en Córdoba
- ED - Estudio de Detalle
- PAU - Plan de Actuación Urbanística
- PERG - Plan Especial Río Guadalquivir
- PE - Plan Especial
- PEPCH - Plan Especial de Protección del Centro Histórico
- PERI - Plan Especial de Reforma Interior
- PGOU - Plan General de Ordenación Urbana
- POT -Plan de Ordenación del Territorio
- POTA - Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía
- UE - Unidad de Ejecución

Índice

Introducción	1
Introduction (eng.)	3
Consideraciones	5
Oportunidad de la Tesis	11
Objetivos	13
Metodología y labor investigadora	15
1. La construcción de una imagen	21
2. Habitar las riberas	141
3. Topología fluvial	273
4. Irradiaciones metropolitanas	335
Resúmenes de capítulos	399
Chapters Summary (eng.)	407
Conclusiones	415
Conclusions (eng.)	419
Propuestas	423
Anexos	435
Bibliografía	601
Índice de figuras	623
Abreviaturas	625
Índice general	627

