

IV
CATA
DEL
VINO
28 Abril
a
3
Mayo



TV MUNICIPAL
A PARTIR DEL
4 DE MAYO



EL PREGONERO

D. L.: CO 78-1983

5 y 6 de Mayo. Subasta de terrenos para feriantes

EXCLUSIVA
ULTIMA HORA
DOCUMENTO SECRETO
DE RENFE

29 de Abril de 1987

Semanario de información municipal

Nº 62

Rentabilidad y consecuencia de la participación Los acuerdos del convenio

Con la firma del convenio se cierran dos fases de la historia reivindicativa del Movimiento Ciudadano cordobés y se cumple un objetivo que abre una tercera fase muy diferente a las anteriores ya que conlleva la responsabilidad de una experiencia gestiona.

Las expectativas son muchas, así como las consecuencias y las dificultades de una experiencia de este tipo pues, según el convenio suscrito el Consejo del Movimiento Ciudadano, éste tendrá que presentar antes del mes de Octubre de cada año un proyecto de actividades culturales que será discutido con el área de Cultura del Ayuntamiento "y cuyo presupuesto no podrá sobrepasar la tercera parte del presupuesto que por todos los conceptos se le asigne a dicha área". Este punto hubiese implicado en el actual ejercicio un montante de varios millones de pesetas de gestión directa para el Movimiento vecinal. Además, el convenio estipula que el resto de los proyectos del Área de Cultura "serán acordados con el consejo del Movimiento ciudadano".

A su vez, el segundo punto del convenio establece una especie de vínculo entre la Concejalía de Participación y Relaciones Ciudadanas y el Movimiento ciudadano, ya que de acuerdo con el artículo 21 del Reglamento de Participación Ciudadana, la Concejalía de Participación "programará conjuntamente con el Consejo del Movimiento Ciudadano las actividades anuales de la Concejalía". No obstante, este mismo punto establece que "quedará una parte de la partida de libre designación del Concejal". Respecto de este

punto se tiene ya determinada una cifra aproximada de unos 37 millones de pesetas para actividades y locales.

En el tercer y último punto del convenio los Consejos de Distrito se comprometen a gestionar las Escuelas Deportivas en colaboración con el Patronato Municipal de Deportes, "debiendo presentar ambas partes al principio del año proyectos y consensuar los que se vayan a realizar". En este apartado también se tratará de vincular a la gestión a las Asociaciones de Padres de Alumnos de los centros docentes del distrito. "En todo caso, —puntualiza el convenio— los fondos necesarios serán librados al Patronato Municipal de Deportes, que abonará los distintos gastos previa conformidad del Consejo de Distrito correspondiente".

El Gobierno Municipal delega parcelas de poder

Avance de la Democracia Participativa

Con la sencillez de lo importante y la serenidad del común acuerdo se llevó a cabo la firma del convenio entre el Ayuntamiento de Córdoba y el Consejo del Movimiento Ciudadano de nuestra ciudad. Tal convenio supone un importante cambio cualitativo en la forma de gobierno municipal ya que al menos en tres áreas de acción se supedita, parcial o totalmente, el modelo de soberanía representacional al modelo de soberanía participativa.

Más concretamente se po-

dría afirmar que con la firma de este convenio Córdoba se convierte en el primer Ayuntamiento de capital que en nuestro país acuerda delegar ciertas parcelas de poder al Movimiento Ciudadano; un movimiento que si bien es participativo no es representativo en los órganos municipales por la vía de las elecciones municipales.

Cultura, Participación Ciudadana y Deportes son, por tanto, las tres áreas afectadas por este convenio suscrito el

pasado día 21 por el alcalde Herminio Trigo y el presidente de la Federación de AA.VV. "Azahara" Juan Perea. El propio Perea considera a este respecto que los compromisos contraídos por el movimiento ciudadano en este convenio responden adecuadamente a las posibilidades actuales del movimiento vecinal. "Lo que queremos —señala Juan P.— es gestionar cosas desde la descentralización y según nuestras fuerzas, para evitar así el ser absorbidos por la corporación".

El deseo de independencia que impregna la cautela de las reivindicaciones vecinales en este convenio se corresponde, no obstante, con el firme deseo del gobierno municipal por dar un paso decisivo hacia una experiencia o realidad participativa. El hecho insólito, y la relevancia histórica de la firma de este convenio se da, no obstante, en la circunstancia un tanto adversa, de que la corporación da este paso decisivo hacia una filosofía participativa dentro de un marco legal eminentemente centrado en las ideas de la democracia representativa. Ideas que circunscriben la soberanía de la decisión al representante electo. Está claro, por tanto, que el convenio rebasa el marco diseñado por los conceptos que desarrollan el sistema democrático representativo. Y además marca un punto de avance hacia una democracia participativa; esa vieja utopía de una corriente de pensamiento europeo que siempre se ha visto alimentada por las experiencias y el pensamiento andaluz. El mismo alcalde puntualizó este aspecto cuando al final del acto de la firma del convenio instó a las AA.VV. a seguir adelante con su trabajo "porque la utopía que nos hace ir por este camino —afirmó Herminio Trigo— es que el Movimiento ciudadano sea quien finalmente llegue a gobernar la ciudad".



Con la firma del convenio el Ayuntamiento abre las puertas a la participación.

El Ayuntamiento en la ilegalidad

El Grupo Popular del Ayuntamiento considera que la participación en las decisiones municipales ha de ir regida por la legislación vigente, y más concretamente por el Real Decreto del 28 de Nov. del 86, n. 2.568. BOE del 22 Dic. del 86. Por tanto, este grupo se mantiene conservador y crítico con todo concepto que rebase los límites de

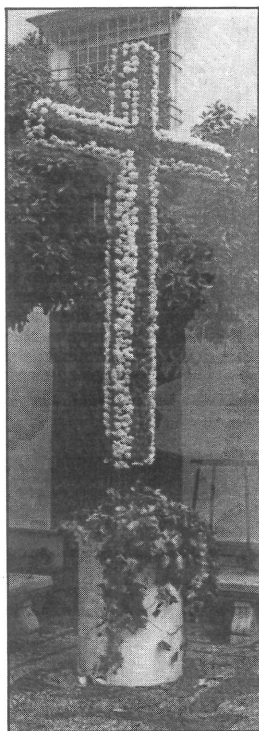
la legislación vigente, denunciando con su oposición la posible ilegalidad del actual convenio entre Ayuntamiento y Movimiento Asociativo. También consideran que el cauce de participación determinado por el Gobierno Municipal es estrecho ya que las asociaciones de vecinos no son más que un tipo de asociación cívica. En tal sentido, el Grupo

Popular opina que la participación habría de extenderse a todo el mundo asociativo de la ciudad; tales como peñas, asociaciones deportivas, y todo tipo de asociaciones públicas o privadas.

En cuanto al Grupo Socialista los comentarios recabados por El Pregonero son más generales ya que aluden al

desconocimiento de los términos del convenio. No obstante el Grupo Socialista manifiesta su apoyo global al reglamento de Participación Ciudadana aprobado en su día por el Ayuntamiento, aunque también manifiestan la necesidad de una apertura participativa a la mayoría de las asociaciones cívicas.

6 DE MAYO: GRAN DEBATE SOBRE LA GESTION MUNICIPAL



En el concurso de este año

Igualdad de cruces con aumento de patios

Setenta y cinco cruces y treinta y cuatro patios se han inscrito respectivamente en el Concurso de Cruces de Mayo y en el Concurso de Patios Populares de este año, según la relación dada a conocer por el Área de Cultura del Ayuntamiento, una vez cerrado el plazo de admisión de solicitudes para ambos concursos. El segundo de ellos, como es sabido, declarado de interés turístico. Quiere ello decir que mientras que el número de cruces es similar al del año pasado, son cinco más los patios que participan este año.

El Concurso de Cruces de Mayo se celebra del 30 de abril al 3 de mayo y son cinco los premios en juego, dotados con 100.000, 80.000, 70.000, 60.000 y 50.000 pesetas respectivamente. El jurado podrá otorgar asimismo hasta un máximo de cinco accésits de 30.000 pesetas cada uno y está previsto que aquellas cruces que no obtengan premio y reúnan los requisitos exigidos reciban, a propuesta del jurado, subvenciones de hasta un máximo de 20.000 pesetas.

El Concurso de Patios Populares, por su parte, se celebra entre el 6 y el 17 de mayo y sus cinco premios están dotados con 180.000, 160.000, 140.000, 120.000 y 100.000 pesetas, respectivamente, pudiendo el jurado otorgar hasta tres accésits de 75.000 pesetas cada uno. Asimismo, se establece un premio especial dotado con 65.000 pesetas para premiar, a propuesta del jurado, a uno de los patios que habiéndose presentado al concurso de forma constante nunca haya obtenido premio.

Ante la falta de respuesta del ministro en el tema RENFE

La Junta de Portavoces convoca al ministro de Transportes en Madrid

Según el acuerdo tomado por la última Junta de Portavoces municipales, el alcalde y los portavoces de los distintos grupos políticos representados en este Ayuntamiento se desplazarán a Madrid el próximo día 14 de mayo para entrevistarse con el ministro de Transportes Abel Caballero. El tema de la entrevista será la estación de ferrocarril de Córdoba.

Herminio Trigo comunicó al

ministro de Transportes por escrito esta resolución de la Junta de Portavoces. En ella alude el alcalde de Córdoba a las dos peticiones de entrevista que ya se le habían hecho al ministro anteriormente una el 12 de marzo y otra el 1 de abril, sin que se haya recibido contestación del Ministerio. Asimismo, le reitera la máxima importancia que para la ciudad tiene este tema, "agravado última-

mente por el preocupante estado de ruina en que se encuentra el único paso elevado sobre el ferrocarril que une las dos partes de la ciudad y por el que transitan cuarenta mil vehículos al día".

La hora fijada por la Junta de Portavoces para su visita al ministro es la de las 11 de la mañana del día 14.

Más zonas peatonales

En la inmediatez de la adjudicación de las obras, se anuncia por parte del Ayuntamiento la peatonalización de tres calles adyacentes a la calle Cruz Conde. Las calles afectadas son: la calle Manuel de Sandoval, Cabrera y Eduardo Quero. También será peatonal la calle García Lovera, adyacente a Claudio Marcelo. Las obras consistirán en el aceraamiento de las calzadas, y el plazo de ejecución se estima en dos meses.

El Polígono de Chinales

En manos municipales

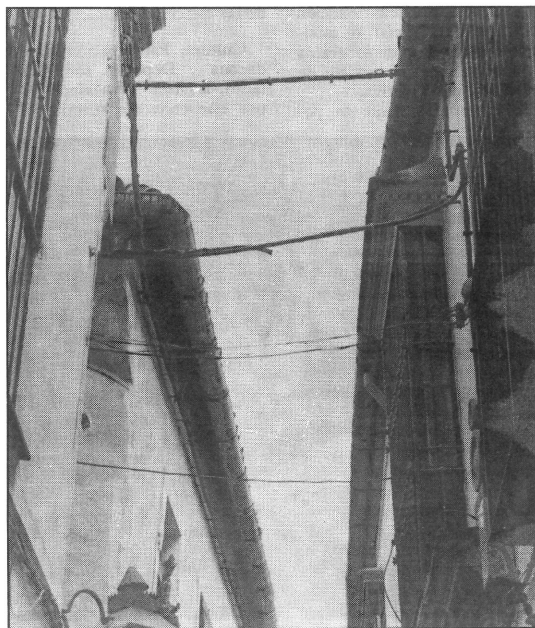
En el pasado pleno municipal se aprobó la recepción del Polígono de Chinales en acuerdo con la propuesta hecha en tal sentido por la Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento de Suelo (SEPES), organismo estatal perteneciente al MOPU.

SEPES consideró en su momento que habida cuenta que los terrenos del polígono han adquirido la calificación de suelo urbano, procedía la cesión gratuita a la Administración Municipal. Sin embargo, y a pesar de la gratuidad de la cesión, el convenio de recepción de los terrenos obliga al

Ayuntamiento a hacerse cargo de la conservación de las obras de urbanización del polígono y el mantenimiento de las dotaciones e instalaciones de los servicios públicos "tal y como está prescrito en la vigente legislación urbanística". Dado el lamentable estado de conservación en que se encuentra el polígono Teresa Álvarez mostró con anterioridad al Pleno su reserva manifestando en la comisión informativa de gobierno que el citado polígono "debía cederse al Ayuntamiento en perfecto estado de conservación debiendo ser por consiguiente las reparaciones precisas a cargo exclusivo del promotor".

Por otra parte un estudio municipal de las reparaciones necesarias al polígono cifraban los costes en más de 17 millones de pesetas. Costes que en el

convenio de recepción del Polígono el SEPES se comprometía a cofinanciar mediante la cesión al Ayuntamiento de parcelas de suelo industrial del Polígono de "Las Quemadas", y que el mismo SEPES valoraba en unos 12 millones de pesetas. Por tanto la Administración Municipal se convierte por medio de este convenio en la destinataria legal de los viales, zonas verdes, espacios libres de uso público y las redes de servicios y obras de abastecimiento de agua, así como las del resto de la urbanización del polígono.



Las ordenanzas municipales prohíben el tendido aéreo cruzando las calles, razón por la cual se requiere la oportuna licencia municipal.

Vídeos comunitarios

En relación con la instalación de vídeos comunitarios y en evitación de perjuicios para sus posibles usuarios, la Concejalía de Disciplina Urbanística anuncia las siguientes consideraciones:

1º.- Las personas interesadas en contratar los servicios de un vídeo comunitario deben asegurarse antes de firmar dicho contrato de que la empresa instaladora cuenta con la oportuna licencia municipal, obligada en aquellos casos en que se hace un tendido de cables con vuelo

sobre la vía pública.

2º.- El Ayuntamiento no otorga dicha licencia de instalación si no es previa presentación de un proyecto técnico por la empresa de que se trate, en el que se recoja la canalización subterránea de los cables que pasen sobre la vía pública.

3º.- El Ayuntamiento concederá licencia a todos los proyectos de instalación que se le presenten por las empresas y que tengan en cuenta este requisito de la canalización subterránea de los tendidos.

Sobre la gestión realizada

Debate Municipal

Otro acuerdo importante de la Junta de Portavoces ha sido la de celebrar el próximo día 6 de mayo un debate del Pleno de la Corporación sobre la gestión municipal en los cuatro años de mandato que ahora concluyen. Comenzará esta sesión plenaria a las 6 de la tarde y la misma será emitida íntegramente y en directo por la Televisión Municipal.

No menos importante es el acuerdo adoptado en esta reunión del alcalde con los portavoces de llevar al próximo Pleno ordinario, el día 7, la propuesta de creación de una Gerencia de Urbanismo municipal y la de aprobación ya de sus estatutos.

feria de mayo
1 9 8 7

SUBASTA DE TERRENOS PARA LA FERIA DE MAYO

De conformidad con las bases aprobadas en Comisión de Gobierno de 27 de Febrero del año en curso, la Subasta de Terrenos para las atracciones de la Feria de Ntra. Sra. de la Salud de 1987 se celebrará en el Salón de los Mosaicos del Alcázar de los Reyes Cristianos, con arreglo al siguiente calendario:

Día 5 de Mayo de 1987.

A las 10 horas.

- 1.- Aparatos grandes con motor.
- 2.- Aparatos infantiles con motor.
- 3.- Montaña rusa.
- 4.- Aparatos para medir fuerza.
- 5.- Ponys.

Día 5 de Mayo de 1987.

A las 17 horas.

- 1.- Bares y espectáculos.
- 2.- Tómbolas.
- 3.- Carreras.
- 4.- Tiros y sobres.

5.- Fotógrafos.

6.- Masa frita.

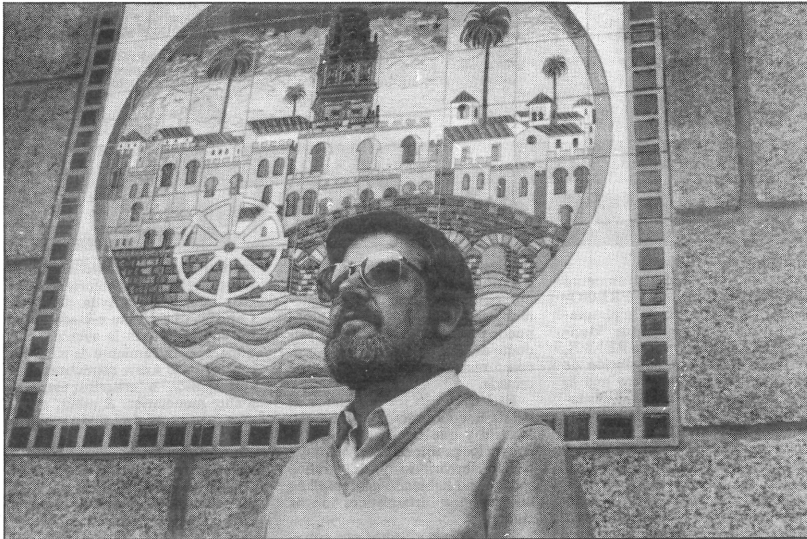
7.- Patatas fritas.

Día 6 de Mayo de 1987.

A las 10 horas.

- 1.- Ruletas y rápidas.
- 2.- Bumper y salchichas.
- 3.- Cocos.
- 4.- Jamón y bocadillos.
- 5.- Helados.
- 6.- Bisutería y juguetes.
- 7.- Algodón.
- 8.- Mariscos.
- 9.- Turrón.





"La filosofía del Gobierno Municipal es claramente participativa" afirma Juan Perea presidente de la Federación de Asociaciones de Vecinos.

En la práctica participativa

Algunos concejales son más consecuentes que otros

"El Movimiento vecinal, las A.A.VV., los Consejos de Distrito, nos planteamos el que esta democracia no sea solamente una democracia representativa de 4 años, sino que sea una democracia participativa". Quien manifiesta tal opinión es Juan Perea, presidente de la Federación de Asociaciones de Vecinos "Azahara". Juan nos sigue explicando que la idea de la democracia participativa lleva consigo el que "personas no elegidas para cuatro años puedan entrar dentro de todo el planteamiento político municipal". Fundamentalmente son tres los elementos

de participación que el representante del movimiento vecinal nos plantea; primero promoviendo alternativas a los problemas, segundo gestionando parcelas de poder y tercero controlando la gestión total del Gobierno Municipal.

Curiosamente y a pesar del aura reivindicativa que rodea a estas ideas, Juan nos confiesa que el Ayuntamiento de Córdoba va por delante de ellos, y que en este caso la oferta supera a la demanda. "El Ayuntamiento nos ofrecía más cosas y nosotros le hemos dicho que no".

Respecto a la actitud del Gobierno Municipal, no todo son flores, y aunque Juan Perea cree que en general la filosofía del gobierno es claramente participativa, a la hora de ponerla en práctica, sin embargo "hay unos concejales que son más consecuentes que otros".

El presidente de Azahara está completamente convencido también de que hay un resurgimiento en la gente del deseo de participación, no obstante, nos confiesa que fundamentalmente es la izquierda la que participa. "La derecha participa según el color del Ayuntamiento, y si éste es de izquierdas empiezan entonces a reivindicar sus intereses aunque la mayoría de las veces no sean capaces de reunirse en una Asociación de Vecinos". La izquierda también tiene sus problemas según nos dice Juan Perea, quien distingue entre la izquierda que ostenta poder y la izquierda que no lo ostenta.



NIÑOS
Y
NIÑAS

CURSO DE EQUITACION

Dieciséis niños y niñas de entre 10 y 14 años realizan desde el 22 de abril y hasta el 22 de mayo un curso de equitación en las instalaciones del Club Hípico de Córdoba, como resultado del acuerdo entre esta entidad y el Ayuntamiento para que jóvenes no socios del club tengan también la posibilidad de aprender a montar.

Se cumple así el compromiso adquirido por el Club Hípico con motivo del apoyo prestado por el Ayuntamiento a la última edición del Concurso Nacional de Sal-

tos de Córdoba, la diecinueve, en la que, como en las anteriores, han participado los principales jinetes y caballos de España y que se celebró el pasado mes de marzo. Dicha ayuda se sustentó en una subvención total de 925.000 pesetas (sumadas las aportaciones de Alcaldía y las Concejalías de Cultura y Deportes) y la concesión del tradicional trofeo para el gran premio que lleva el nombre de Ayuntamiento de Córdoba. La cuota es de 1.500 pesetas por 20 horas de clase.

Inminente la reforma de la Corredera

Ya se ha aprobado el contrato para la reforma del Mercado de la Corredera, lo cual implica que durante el desarrollo de las obras, aproximadamente un año, no habrá actividad comercial.

El contrato suscrito con MERCASA valora los costes de la obra en unos 179 millones de pesetas. También se creará una comisión de seguimiento.

Plaza para Moreras

El informe del arquitecto municipal respecto a la urbanización de plaza en la Barriada de las Moreras, pasó favorablemente el examen del Pleno municipal. En este informe se diferencian cuatro zonas: una de acceso a las viviendas, otra zona de estar, una pérgola de forma semicircular y una zona intermedia "terreno de nadie y de todos", que se proyecta con pavimentación de adoquín de hormigón y radios de piedra.



SeSENTA jubilados y pensionistas de distintos barrios de la ciudad, viajaron con el entusiasmo de costumbre hacia la Costa del Sol, para una estancia de tres días en la misma, en una excursión más para personas de la tercera edad organizada por la Concejalía correspondiente del Ayuntamiento. Como en excursiones anteriores, viaja con la expedición el concejal de Tercera Edad Fausto Contreras.

Variopinto

Torrente cultural

La Concejalía de Cultura está realizando una febril actividad para el realce de la cultura cordobesa. Este Área de Cultura del Ayuntamiento, una vez finalizadas las cuatro representaciones del Centro Dramático Nacional con Luces de Bohemia, y tras el éxito de público y crítica cosechados, el Gran Teatro de Córdoba organizó para el pasado fin de semana tres actividades diferentes y atractivas al mismo tiempo.

Las Luces de Bohemia se permularon veinticuatro horas más tarde en focos policromáticos que acompañaron a más de cincuenta modelos luciendo lo último del joven diseño cordobés. "Trajos de Aquí" fue la leyenda de este desfile que mostró al público lo más novedoso de la moda local. Once diseñadores, que en ningún caso superan los treinta años de edad, confundieron sus creaciones, con la tramoya, telones y duendes alojados en el escenario del Gran Teatro.

Este pase concluyó el ciclo "¿Algo se mueve en Córdoba?", iniciado el pasado septiembre y que ha estado organizado por el Área de Cultura del Ayuntamiento de la ciudad.

Para el sábado y el domingo la Compañía dirigida por José Tamayo presentó en dos funciones diarias la Antología de la Zarzuela. Espectáculo que cuenta con el favor de un amplio sector de la población cordobesa, aficionada in extremis al género lírico.

En la noche del sábado, a las diez, la Ampliación de Almanzor de la Mezquita de Córdoba acogió la "Fantasía para voz flamenca y orquesta". Esta

obra es producto de la creación conjunta del cantaor Enrique Morente y el músico Antonio Robledo y se estrenó en Madrid hace ahora casi un año en el Teatro Real con una excelente crítica.

La Orquesta Ciudad de Córdoba acompañó esta combinación de Arte Flamenco, música clásica y poesía. Una fórmula mágica que nace del talento innovador del cantaor y de la maestría del compositor Armin Hassen, nombre en realidad de Antonio Robledo.

También en la Posada del Potro se está realizando una exposición de 13 fotografías. Cromos, se llama. Asimismo la Concejalía de Juventud organiza en la Casa de la Juventud otra exposición de cueros, máscaras y cerámica.

Aclaración

A propósito de las contribuciones especiales del 50 por ciento a pagar por los vecinos y propietarios de inmuebles de las calles Cruz Conde y Claudio Marcelo, a las que aludíamos en nuestro anterior número, es oportuno aclarar que este 50 por ciento del valor de las obras es el tope establecido por la ley para contribución de los vecinos cuando se trata de reposición de acerados que ya existían. En cambio, pueden ser de hasta el 100 por cien dichas contribuciones especiales cuando se trata de la construcción de acerados donde antes no los había.

**EXCLUSIVA DE
ULTIMA HORA**



Semanario de información municipal. Edita: Ayuntamiento de Córdoba. Director: Paco Muñoz. Fotografía: Rafael Melillo. Secretarías: M.ª Carmen Expósito Luna. Imprime: Sdad. Cooperativa And. Tipografía Católica - P. I. La Torrecilla - Córdoba. Redacción y administración: Gabinete de Medios de Comunicación del Ayuntamiento de Córdoba. C/. Capitulares, 1. Teléfono 472000.

Depósito Legal: CO 78-1983.
Se permite la reproducción total o parcial de los textos o fotografías incluidos en este número, siempre y cuando se cite procedencia. El Pregonero no comparte necesariamente las opiniones de sus colaboradores y, por tanto, no se hace responsable de las mismas.

EL PREGONERO REVELA EL ANTEPROYECTO SECRETO DE RENFE RESPECTO A LA ESTACION DE CORDOBA

RENFE ATENTA CONTRA LA CIUDAD

Tras una intensa labor de periodismo de investigación puede hoy la redacción del PREGONERO presentar a la ciudad de Córdoba y en absoluta exclusiva periodística una memoria secreta que RENFE ha elaborado en este mismo mes de abril y en la que claramente plasma su proyecto de estación ferroviaria en Córdoba. Oficialmente RENFE siempre ha hablado de la existencia de un borrador con respecto a la estación de Córdoba. Sin embargo, una simple lectura del documento que hoy presentamos a la luz pública nos ofrece la imagen de un anteproyecto minuciosamente elaborado y, lo que es más grave, con una filosofía diametralmente opues-

ta a la tan reiteradamente expuesta y deseada por todas las fuerzas políticas y sociales de la ciudad de Córdoba. ¿Puede estar aquí la explicación del punto muerto en que se encuentran las negociaciones? Es decir: ¿Podría ser la alveosía de "un servicio público" que se atreve a equiparar y oponer sus intereses a los de una ciudad entera...?

Ante tal esquizofrenia de poderes no estaría mal el preguntar a los directores e ingenieros de RENFE y también, por qué no, a los políticos regionales y nacionales que les deben supervisar, que ¿quién creen ellos que debe de servir a quién... si la ciudad al tren o el tren a la

ciudad...?

Lo importante del documento que hoy presenta EL PREGONERO es precisamente la plasmación del ideario de los que "deciden" en RENFE, y sobre RENFE, respecto al tema de la estación de Córdoba. El anteproyecto nos lo muestra con una claridad cristalina; Córdoba, según los planteamientos de RENFE, se tiene que doblegar ante la locomotora del tren. Y lo que RENFE, en tal caso, ofrece —o impone, pues no está nada claro el tema— es; o bien pasar por debajo de la línea férrea a través de 5 pasos inferiores con medio metro de acera y 7 metros de calzada —es decir: pequeños

túneles por los que ni "Rambo" pasaría al oscurecer— o bien pasar por pasarelas peatonales complementarias si no se quiere, o no se puede pasar por el sempiterno viaducto del Pretorio, ahora ya, eso sí, con 5 metros de acera y 13 m. de calzada.

Está claro que los ingenieros de RENFE confunden Córdoba con Madrid y que sólo han tenido en cuenta los problemas derivados del tráfico ferroviario y del tráfico rodado, no habiendo contemplado los aspectos urbanísticos de la ciudad.

Pero no crea el lector que con el tráfico rodado la cosa le iría mejor pues basta con observar el tre-

mendo cuello de botella que la solución RENFE crearía con el paso inferior de la Avda. del Gran Capitán, que con su calzada de 11 m. abortaría toda la avenida. Sin duda, el planteamiento de RENFE con respecto a este estrechamiento corresponde a criterios estrictamente monetarios. A saber: minimizar costos minimizando la obra a realizar. Por consiguiente se puede apreciar claramente que RENFE no está interesada en resolver el objetivo fundamental de las fuerzas vivas de Córdoba, es decir; la tan anhelada integración de la ciudad. Y por tanto, no es de extrañar que lo que el cordobés denomina "integración de la ciudad" lo interprete el anteproyecto de RENFE como "necesaria sutura urbana" o "suturas de barrios".

Está claro, por tanto, que para RENFE prevalecen los intereses ferroviarios sobre los intereses de la ciudad. El tren prevalece sobre el peatón y la zona norte y sur de la ciudad quedan unidas sólo a efectos funcionales de tráfico rodado, mediante calles-túneles o calles-viaductos. No es lógico, por tanto que esas "calles-túneles" pasen por debajo de la vía férrea como una especie de "desagüe" del tráfico rodado y sin la más mínima concepción de espacio urbano, ya que nadie va a pasear por un subterráneo.

Por otra parte, este anteproyecto de RENFE destruye decididamente la idea de fondo del ferrocarril deprimido en trinchera. Idea que consideraba al tren como un elemento urbano, mientras que en el anteproyecto de RENFE sigue apareciendo el tren como dique entre la zona norte y la zona sur de la ciudad. Por consiguiente seguiría existiendo la tapia actual de una forma, más o menos modernizada. La ciudad, por tanto, no recupera nada con el anteproyecto de RENFE, y se quedaría a medio camino entre la situación actual y la situación óptima de la recuperación del tejido urbano. Situación contemplada en el P.G.O.U.

Resumiendo este pequeño estudio del anteproyecto de RENFE hecho por la redacción del PREGONERO se podría decir que RENFE establece y define la prioridad de las comunicaciones estatales sobre los intereses urbanos y de la comunidad social. Es el plan más barato para RENFE y el más caro para la ciudad, pues son soluciones de cortas perspectivas. Viene a concretarse en la construcción de algunos viaductos y no en la anulación de los mismos, lo que precisamente la ciudad pretende. El anteproyecto de RENFE no valora, por tanto, ni a la ciudad, ni al ciudadano, ni al coche, ni al peatón. Valora sólo y exclusivamente al tren. No resuelve el objetivo fundamental de integrar a la ciudad. Es, por consiguiente un anteproyecto regresivo y absurdo que no abriría las puertas para un desarrollo económico de la zona, ya que todo quedaría tan independiente como lo está ahora.

Todo este análisis es lo que lleva al PREGONERO a calificar como "atentado contra la ciudad" la mera redacción de un anteproyecto semejante, pues conspira y atenta contra la sensibilidad y la ilusión de una ciudad que en numerosas ocasiones ha venido expresando su deseo de integración urbanística. ¿Quiénes son los políticos regionales y nacionales que han amparado la redacción de un tal proyecto en contra de la voluntad manifiesta de toda una sociedad? ¿Por qué se redactan estos anteproyectos de espaldas a toda una ciudad...?

EXTRACTO DEL DOCUMENTO SECRETO DE RENFE

0. Antecedentes

(...) A raíz del Real Decreto Ley 16/1981 de 16 de octubre, para la adaptación de Planes Generales de Ordenación Urbana, se produce una reclasificación de los terrenos del ferrocarril que, al no reunir las condiciones según el Ayuntamiento, para ser clasificados como urbanos, pasan a ser suelo urbanizable. Ello supone la anulación automática del citado Plan Especial de Reforma Interior de 1977. Cumplimentando el citado Real Decreto Ley, y tras los correspondientes informes jurídicos elaborados por los Servicios Técnicos Municipales, el Ayuntamiento tramita y aprueba definitivamente el oportuno Proyecto de Delimitación de Suelo Urbano. (...)

Puede considerarse por tanto el Avance del Plan Parcial como un planteamiento desde el principio del problema y supone, de hecho, la anulación automática del Real Decreto 3622/77 respecto al diseño de la RAF de Córdoba, de las condiciones de movilización de suelo liberado y del reparto de la financiación de la misma. (...)

—Durante los años 1984 y 1985, se han seguido manteniendo contactos entre RENFE, el Ayuntamiento y el M.T.T.C., a fin de estudiar la viabilidad de la operación y tratar de llegar a un acuerdo de financiación.

En Agosto de 1986, se aprueba definitivamente, por la Junta de Andalucía, el P.G.O.U. de Córdoba que había sido alegado reiteradas veces por RENFE. Al no haberse tenido en cuenta las precisadas alegaciones, RENFE recurre la aprobación del Plan en base a la financiación prevista para la ejecución de las obras, así como al hecho de calificar el suelo de la Red en Córdoba como urbanizable y sujeto a Plan Parcial.

1. Objeto del Estudio

El proyecto de la Red Arterial de Córdoba, responde a dos tipos de necesidades:

—Adecuación de las instalaciones ferroviarias existentes a las necesidades actuales, e integración de las mismas en la ciudad.

—Eliminación de la barrera ferroviaria que, para la ciudad, supone dichas instalaciones en su estado actual. (...)

2. Descripción de la solución adoptada

(...) Solución futura.

Teniendo en cuenta lo indicado en el anterior punto, se ha diseñado una solución a nivel que a continuación pasamos a describir:

a) Vías y andenes.

(...) Todas las vías van electrificadas y dotadas del correspondiente sistema de señalización, comunicaciones e instalaciones de seguridad.

Las vías de acceso a la estación en el lado Madrid comprenden tres vías generales, dos de ellas corresponden a la línea Madrid-Córdoba, y la tercera a la línea Córdoba-Almorchón. Del lado Sevilla y Málaga penetran a la estación 4 vías generales: La vía única hacia Málaga y 3 de la dirección Sevilla (la doble vía de Sevilla y la que conduce a la estación de clasificación y mercancías de El Higuero), existiendo una reserva para una vía más con objeto de poder duplicar la vía de Málaga o establecer una comunicación directa con El Higuero.

b) Edificios Ferroviarios.

(...) —Oficinas y servicios ferroviarios.

Se localizan un edificio paralelo a la playa de vías en prolongación del edificio de cercanías, y separados por el edificio de largo recorrido, con dos plantas de altura y en correspondencia con el volumen interno de la marquesina de cubierta de vías.

Una vez finalizado el edificio de oficinas, se localiza el puesto de mando, sobre vías, delimitando el volumen de marquesina, entre éste y el vestíbulo de largo recorrido.

—Instalaciones.

Se localizan en planta baja a un lado de la playa de vías, a partir del puesto de mando, de acuerdo a los planos adjuntos.

—Correos y Paquete Exprés.

Se localizan de modo independiente y separados del resto de las instalaciones por el paso inferior de la prolongación de la Avda. del Gran Capitán perimetralmente a la zona de vías y separados de la Avda. de América por la zona de viviendas ferroviarias actualmente existente y protegida de vistas desde el espacio urbano. (...)

c) Entorno Urbano.

—Conexiones Urbanas.

El modelo de ordenamiento propuesto conlleva la liberación de parte del tráfico que la trama urbana existente soporta en los frentes ferroviarios, al aumentarse las permeabilidades rodadas transversales, lo cual provocará un reajuste del modelo de tráfico de la ciudad.

El modelo futuro provocará el cambio de la directriz ferroviaria por las direcciones perpendiculares generadoras de la necesaria sutura urbana, quedando las zonas liberadas paralelas al ferrocarril para usos complementarios o suturas de barrios, así como para modelos de tráfico principalmente peatonales, que complementados con las zonas arboladas necesarias para producir

el nivel de aislamiento acústico deseado, crearán unas zonas bulevares ajardinadas.

Estas conexiones rodadas quedan reflejadas en la documentación gráfica adjunta, y se diseñan de acuerdo a las directrices emanadas del P.G.O.U. de Córdoba.

—Tratamientos de borde.

Las zonas laterales se estudian de acuerdo a los condicionantes manifestados por las tensiones del entorno próximo, respondiendo formalmente en cada zona con tratamientos singulares que apoyen las características urbanas de los espacios que delimitan.

La travesía ferroviaria se diseña como un elemento lineal que conecta una focalización edilicia importante con los márgenes perimetrales de ciudad.

Este tratamiento configura el entorno formal y funcionalmente, produciendo una complementariedad urbana con los barrios adyacentes, generando un diseño acabado y rematado en sí mismo, con interrelaciones funcionales que enriquecen el conjunto.

Se entiende la travesía ferroviaria como elemento complementario del entorno construido, contribuyendo a la volumetría urbana, no sólo con el volumen de la estación, y con las referencias formales al pasado, que se mantienen (como son los depósitos de agua que quedan integrados en la línea de borde del nuevo límite norte ferroviario), sino también con los elementos de conexión transversal, dotados de configuraciones en función del carácter específico de cada zona.

—Superficie enajenable.

Como consecuencia de la reordenación de las instalaciones ferroviarias afectadas, y de la optimización de las superficies actualmente utilizadas, se produce una liberación de terrenos grafiados en los planos adjuntos, de 244.776,5 m², distribuidos en 120.623 m², en la zona sur, y 124.153,5 m², en la zona norte, de acuerdo a la formalización de parcelas y vías reflejada en los planos, con criterios análogos a los definidos en el Plan General de Ordenación Urbana.

d) Pasos a distinto nivel.

A continuación pasamos a enumerar someramente las características técnicas de los distintos pasos estudiados, unos como eliminación de pasos a nivel existentes, y otros como viario propuesto por el Plan General:

—Paso inferior Avenida de los Almogávares (P.K. 440/178). Une la citada avenida con la plaza prevista en el P.G.O.U., tiene una calzada de 7 metros con doble sentido de circulación y dos aceras de servicios de 0,50 m. cada una.

Longitud total, 169,5 m.

Longitud bajo losa, 69 m.

Rampas de 10%.

Acuerdo vertical mínimo K_v = 250.

—Paso inferior calle Alfonso el Sabio (P.K. 440/323). Une esta calle con la plaza prevista en el P.G.O.U., completando la solución dada por el paso anterior, tiene también calzada de 7 m. con doble sentido de circulación y aceras de 0,50 m.

Longitud total, 99 m.

Longitud bajo losa, 26 m.

Rampas de 10%.

Acuerdo vertical mínimo K_v = 100.

Complementando ambos pasos se incluye una pasarela peatonal.

—Paso superior Viaducto del Pretorio (Paso del Brillante P.K. 440/960). Sustituye al viaducto actual uniendo la Avenida del Brillante con la C/. Acera de Guerrita, según trazado previsto en el P.G.O.U., tiene una calzada de 15 m. con cuatro carriles y doble sentido de circulación y se completa con dos aceras de 5 m.

Longitud total, 329 m.

Longitud en vano 96,5 m. + 11 m.

N.º de pilas, 6 en vano principal. Rampas de acceso, 5% al Norte y 10% al Sur.

Acuerdo vertical K_v = 300.

—Paso inferior Avda. del Gran Capitán (P.K. 441/180). Une esta Avenida con el futuro viaducto previsto en el P.G.O.U., tiene una calzada de 11 m. de doble sentido de circulación y aceras de 0,5 m. Se complementa con una pasarela prevista junto a edificio de estación.

Longitud total, 242 m.

Longitud bajo losa, 109 m.

Rampas de acceso de 10,8% en el Norte y 10% en el Sur.

Acuerdo vertical mínimo K_v = 100.

—Paso inferior carretera de Sta. María de Trassiera (P.K. 441/666). Une la Avda. de los Mozárabes con la carretera indicada mediante una calzada de 14 m. con cuatro carriles y doble sentido de circulación, aceras de 3 m.

Longitud total, 180 m.

Longitud bajo losa, 38 m.

Rampas de 10%.

Acuerdo vertical mínimo K_v = 192,5.

—Paso inferior Plaza del Poeta Ibn Zaydum (P.K. 442/460). Une esta plaza con el futuro viaducto previsto en el P.G.O.U., prolongación de la Gran Vía Parque, se proyecta con una calzada de 13 m. con doble sentido de circulación y cuatro carriles, aceras de 3,50 m.

Longitud total, 153,5 m.

Longitud bajo losa, 28 m.

Rampas de 10%.

Acuerdo vertical mínimo K_v = 250. (...)