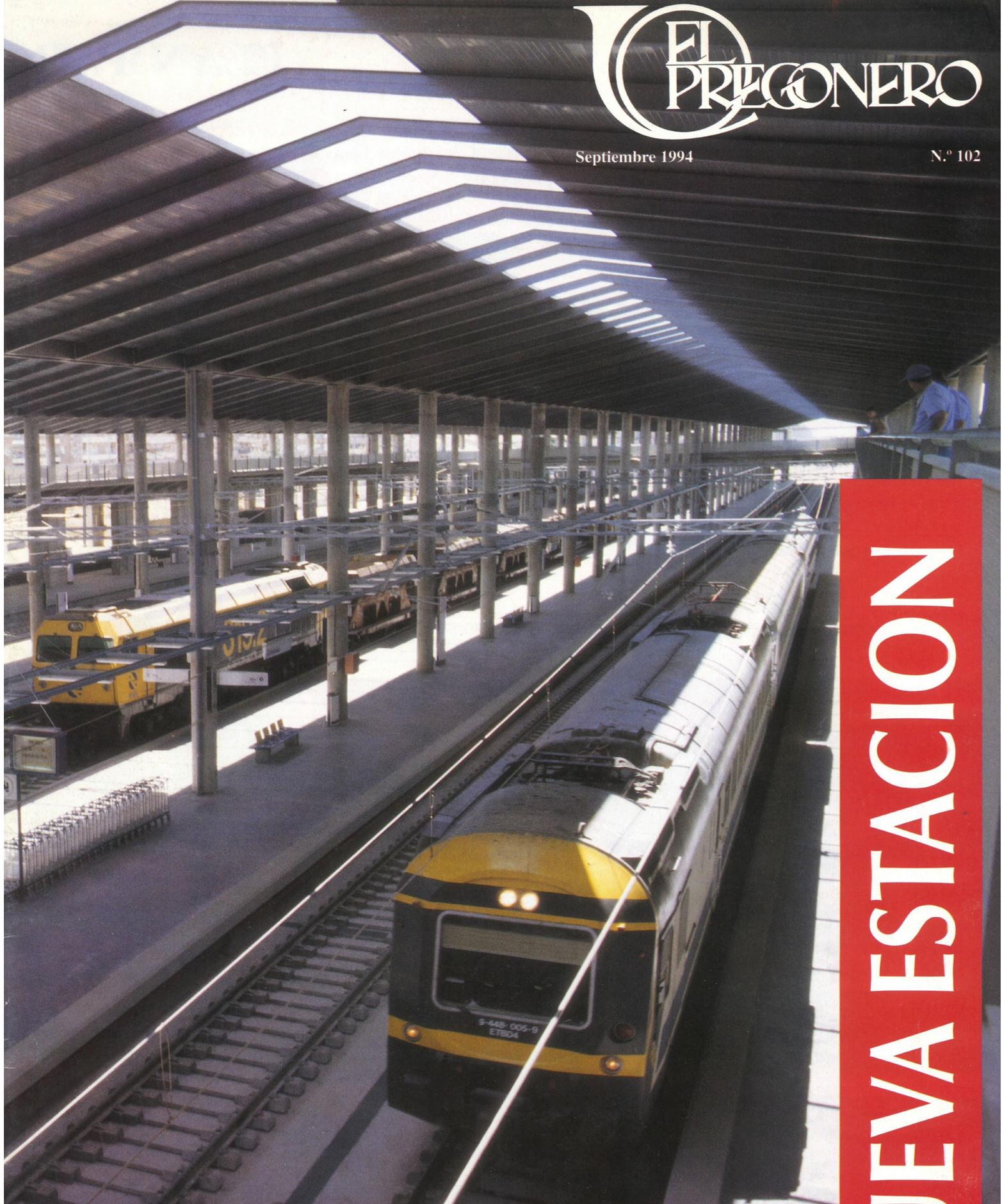




Septiembre 1994

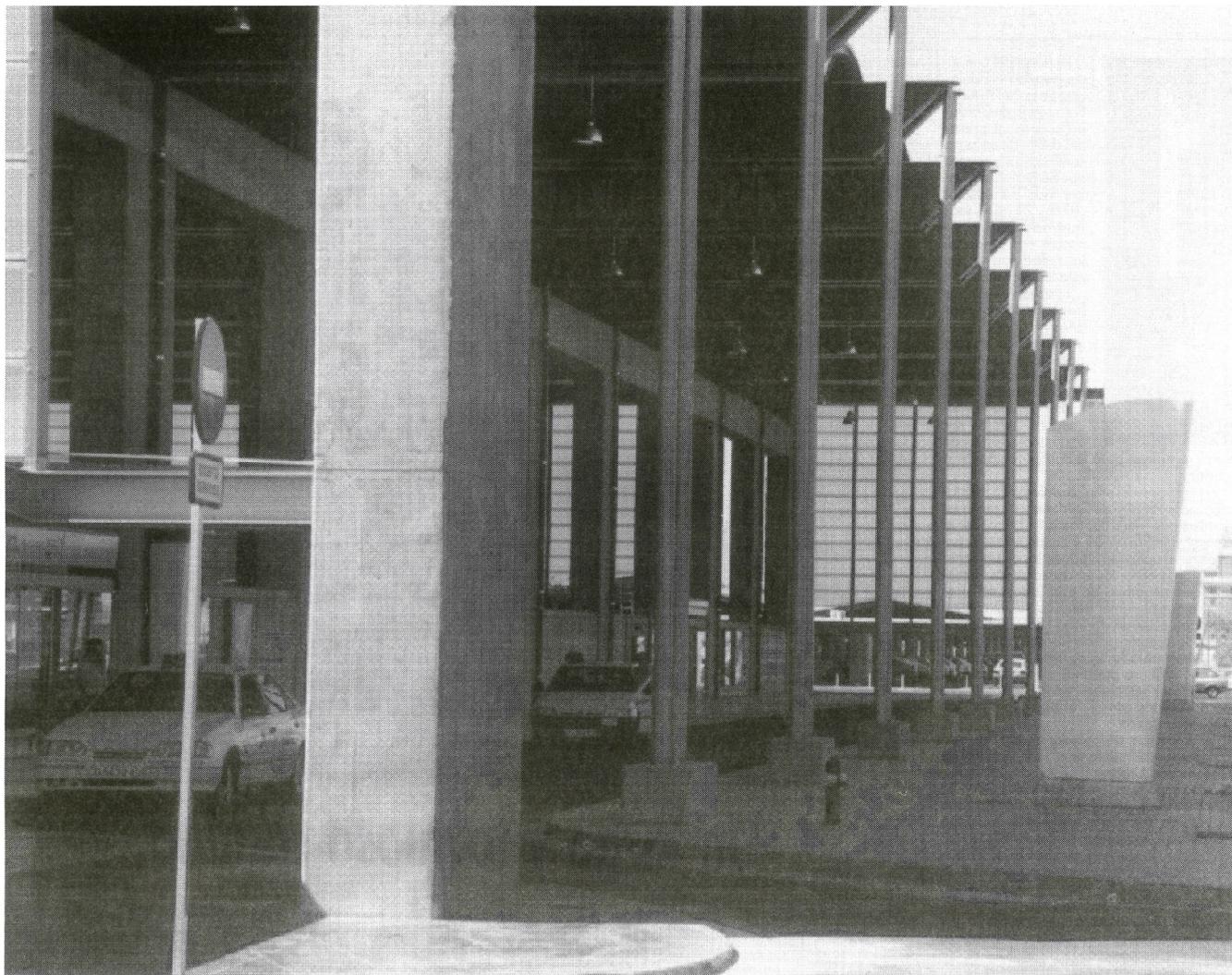
N.º 102



LA PUERTA DEL XXI

NUOVA ESTACION

LA NUEVA ESTACION



R. MELLADO

Córdoba se abre al siglo XXI

La remodelación de la Red Arterial Ferroviaria y la nueva Estación de Córdoba tienen, para nuestra ciudad, un significado que va más allá de la inauguración de una obra magna o que la inversión de 18.000 millones de pesetas en un proyecto importante. Los cordobeses tienen la certeza de estar viviendo, por estas fechas, uno de los momentos que marcarán la historia del siglo XX en su ciudad, el fin de una larga etapa de espera y reivindicaciones y el comienzo del urbanismo del siglo XXI.

Quince largos años de empeños, de avances y retrocesos, de negociaciones llevadas por tres alcaldes y cinco corporaciones municipales, de reivindicaciones en las que el movimiento ciudadano ha tenido un peso y una fuerza inusuales en estos casos, de escollos económicos, técnicos y hasta culturales —la aparición de restos arqueológicos en el solar donde se ubica la nueva Estación— y de todo tipo de vicisitudes merecen ser tenidos en cuenta en la pequeña historia del siglo XX de Córdoba, ya que, con sus aciertos y sus errores, un buen número de cordobeses han vivido una inquietud sincera por su ciudad, y han trabajado por conseguir esa nueva Estación que hoy celebramos.

La nueva Estación de Córdoba es el centro de un conjunto mucho más importante, que se engloba en el llamado Plan Parcial de los terrenos liberados de uso ferroviario, o Plan Renfe, 57 hectáreas de terreno que cruzan de parte a parte la ciudad, de las que, una vez remodelada la RAF, construida la terminal de viajeros y soterradas las vías del tren, quedan cerca de 44 hectáreas que serán objeto de

actuaciones urbanísticas de las que saldrá un nuevo modelo de ciudad, la ciudad del siglo XXI.

En líneas generales, y de forma descriptiva, el Plan Renfe supone un nuevo concepto del ferrocarril en Córdoba. Este ya no será la barrera infranqueable que divide en dos el municipio, impide su correcto desarrollo urbano, desestructura y aísla varios barrios e impone cinco pasos a nivel en pleno casco urbano, con el consiguiente colapso para el tráfico. Ahora, gracias al soterramiento de las vías del tren en un túnel de casi dos kilómetros de longitud, desaparecen los pasos a nivel, quedando dos pasos elevados en los extremos (glorieta Ibn Zaydun y Asland) y simples cruces en los restantes, dejando la ciudad comunicada. En cuanto al terreno, surge, del abandono de las instalaciones de Renfe, un suelo urbano que permitirá la construcción de 2.145 viviendas, de parques y jardines, de colegios, de servicios sanitarios y sociales... Y la terminación o «cosido» de varios barrios cordobeses cortados en su expansión por las vías del ferrocarril. Y, sobre el tren, un gran paseo de 87.000 metros cuadrados que se destinará a uso peatonal, flanqueado por grandes avenidas (los viales Norte y Sur) y destinado al disfrute de los ciudadanos.

Ese futuro ha tenido su pistoletazo de salida el pasado mes de agosto de 1994, cuando los trenes abandonaron sus antiguas rutas a cielo abierto para utilizar la nueva Estación y las nuevas líneas ferroviarias. Atrás quedan, en el viaje, muchas horas de conflictos y de agravios comparativos, muchas protestas de los cordobeses por un asunto que ha llegado a

convertirse en el gran objetivo de la sociedad cordobesa en los últimos quince años. Al principio, el Ayuntamiento ni siquiera conseguía que Renfe se tomara en serio el problema de Córdoba. Surgieron después desavenencias políticas y finalmente, en 1989, se logró un gran acuerdo político que implicó a cuatro instituciones: Ayuntamiento, Junta de Andalucía, Ministerio de Transportes y Renfe. El convenio suscrito en abril de 1989 marcaba un presupuesto de 12.000 millones de pesetas para estas obras, aunque hubo de ser ampliado en 6.000 millones más en abril de 1991. La obra tenía grandes dificultades técnicas, y los políticos hubieron de decidirse, ante las propuestas presentadas por los técnicos, entre tres soluciones: el tren enterrado y tapado, el tren semienterrado y semitapado y el tren en trinchera y descubierto. Razones técnicas y económicas aconsejaron la solución intermedia, que es la realizada, y que deja al descubierto el paso del ferrocarril —si bien con escaso impacto ambiental— en los primeros barrios de Córdoba entrando desde Madrid, hasta llegar a la altura de Cercadillas, donde se ubica la Estación.

Córdoba ha alcanzado, por fin, el objetivo tan largamente reivindicado. Ahora resta responder con eficacia y entusiasmo al reto que se ofrece: convertir la ciudad en un nuevo escenario urbano, instrumento de cohesión y de integración de sus habitantes. Los cordobeses, que, escarmentados a lo largo de tantos años, casi no se han creído lo de la nueva Estación hasta que la han visto abierta, tienen ahora ante sí el nacimiento de un nuevo siglo.

LA NUEVA ESTACION

20 años de negociaciones

1

La firma del convenio para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Córdoba supone el principio del fin de un largo camino, un proceso que ha generado, sobre todo durante los últimos 20 años, más frustraciones y esperanzas en la vida de la ciudad que ningún otro asunto público.

El objetivo que a lo largo de todos estos años ha capitalizado los deseos de los cordobeses se ha mantenido invariable desde el comienzo: restañar la herida que los terrenos ocupados por las instalaciones de

Renfe significan para la configuración de la ciudad.

El problema del emplazamiento de la Estación de Ferrocarril de Córdoba y los inconvenientes que para la trama urbana de la ciudad significa su céntrica localización comienzan a aparecer a principios de siglo. No tardaron, por tanto, en revelarse las consecuencias negativas de esta ubicación si se piensa que el primer tren hizo su entrada en Córdoba el 27 de abril de 1859. El nombre de la locomotora, *San Rafael*, no pareció traerle demasiada suerte a la ciudad a pesar de ser el de su patrono, a la vista de las tormentosas relaciones que comenzó a vivir años después con el vecino de hierro que trajo el progreso.

La intención de solucionar tan molesta convivencia se refleja en el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1958, del que fue impulsor el entonces alcalde, Antonio Cruz Conde. Dicho Plan establecía una zona de reserva ferroviaria al Norte de la ciudad para el emplazamiento de la futura Estación, delante de lo que actualmente es el Parque Cruz Conde. En los terrenos liberados se preveía un gran eje vial Este-Oeste o vías-parque encintada por zonas ajardinadas. El proyecto se quedó en papel mojado ya que no se contó con Renfe para llevarlo a cabo ni acceder la empresa de ferrocarriles a abandonar su céntrica casa.

En 1970, a la vista de la proyectada revisión del Plan General, Ayuntamiento y Renfe llegan a un acuerdo: mantener la Estación de viajeros en su actual ubicación, desplazando o suprimiendo las instalaciones de tracción y mercancías; liberar la zona de reserva ferroviaria del Plan de 1958, y redactor conjuntamente un estudio sobre la Estación de viajeros al tiempo que Renfe estudiaría un nuevo emplazamiento para la de mercancías. El estudio previo redactado por el Ayuntamiento en 1971 contempla ya las vías subterráneas como medio de eliminar la barrera del tren que constreñía la



R. MELLADO

Un largo y tortuoso camino

ciudad de Sur a Norte.

Las negociaciones mantenidas desde ese momento se plasman en la redacción por Renfe en 1975 de un proyecto en el que figura deprimido el nuevo edificio de la Estación de viajeros, que se sitúa a la izquierda del actual paso a nivel de Las Margaritas, se entierran las vías y se establece, por otra parte, la construcción de una estación de mercancías en El Higuero. Asimismo, Renfe presenta un Plan Especial para modificar el PGOU de 1958, aún vigente, planeamiento que afectaba a los terrenos ocupados por las instalaciones ferroviarias y que quedarían libres de este uso, planteando el aprovechamiento urbanístico de los mismos. El documento, que tiene carácter de avance, sirve de base al

proyecto de Plan Parcial redactado en 1976. Este afectaba a una superficie de 495.000 metros cuadrados, de los que Renfe entregaba al Ayuntamiento el 79% para viales y zonas verdes y el 21% restante quedaba como solares que se subastarían para costear las obras.

El 13 de mayo de 1977, el Consejo de Ministros aprueba la modificación del PGOU y el Plan Especial de Reforma Interior de los terrenos afectados por el ferrocarril, resolución que se complementaría meses más tarde con un Real Decreto sobre ejecución de la Red Arterial Ferroviaria de Córdoba, que aprobaba el proyecto de Renfe y autorizaba a esta empresa pública a la venta en pública subasta de los terrenos afectados por dicho plan. Casi paralelamente, el

Ayuntamiento aprueba su aportación económica a la operación, cifrada en hasta un máximo de 500 millones si se producía déficit. El proyecto aprobado representaba una inversión de 3.500 millones de pesetas de aquel año.

En un principio, Renfe sacó a subasta las obras del proyecto completo, pero las empresas licitadoras sobrepasaron en sus ofertas la cantidad presupuestada y el concurso quedó desierto. Renfe decidió entonces bastarlo por fases y adjudicó en primer lugar la nueva Estación de Mercancías de El Higuero, cuyas obras comenzaron en 1978.

La segunda fase, que iba a iniciarse en 1981, quedó paralizada al abrirse la primera de las grandes polémicas ciudadanas sobre este asunto.

2

El primer Ayuntamiento democrático, constituido tras las elecciones municipales de 1979, dio representación política a las quejas de los colectivos ciudadanos opuestos al proyecto defendido por la Corporación anterior, presidida por Antonio Alarcón. El Municipio se muestra ahora partidario de una

1979: La clase política se hace eco de las quejas ciudadanas

revisión del proyecto aprobado que permitiera su financiación por el Estado y el pase a la ciudad de los terrenos liberados, asumiendo la gestión del suelo, que hasta ahora le correspondía a Renfe. Urbanismo de izquierdas y demagogia son los principales argumentos que esgrimen los defensores del proyecto de 1976, frente a los de urbanismo de derechas y especulación que utilizan los partidarios de su revisión. El propio Ayuntamiento, con el comunista Julio Anguita como alcalde, se muestra dividido: la minoría de UCD advierte del peligro de que se pierda la oportunidad de tener

la tan deseada Estación, mientras que el bloque mayoritario formado por el PCA, el PSOE y el entonces PSA, en base a diversas consideraciones urbanísticas, propone una solución alternativa a discutir con Renfe cuya financiación total corra a cargo del Estado y que mantenga como públicos los terrenos liberados, cuyo planeamiento y gestión serían municipales.

Ante el panorama de una ciudad enzarzada en disputas, el ministro de Transportes José Luis Álvarez (UCD), manifiesta que está dispuesto a acometer el proyecto aprobado en 1977, pero que antes de realizar la

inversión, el Ayuntamiento debe decir si respeta los acuerdos adoptados en su día. Tal ratificación no se produjo.

En 1981, la mayoría municipal acuerda la redacción de un avance alternativo de Plan Especial que contempla el ferrocarril en trinchera y propone la recuperación de los terrenos liberados creando un gran salón-paseo.

A raíz de un Real Decreto de 16 de octubre de 1981 referido a la adaptación de Planes Generales de Ordenación Urbana se produce una reclasificación de los terrenos del ferrocarril que, según los informes jurídicos elaborados por los técnicos

municipales, pasan a ser suelo urbanizable al no reunir las condiciones para ser clasificados como urbanos. Ello supone la anulación automática y definitiva del citado Plan Especial de Reforma Interior de 1976. A la vista de la nueva situación el Ayuntamiento procede en 1983 a la redacción de un avance, ahora de Plan Parcial, de los terrenos ocupados por el ferrocarril para actuar en la zona. Se trata de un nuevo principio para la posible solución del problema.

Por encargo del Ministerio de Transportes, Renfe redacta en 1983, basándose en el citado Plan Parcial, un anteproyecto de la RAF de Córdoba que define la inversión necesaria en caso de aceptarse la solución propuesta por el Ayuntamiento de Estación de Ferrocarril y trazado ferroviario deprimido y en trinchera.

El presupuesto estimado era de 5.176 millones de pesetas.

LA NUEVA ESTACION

20 años de negociaciones

Buscar el acuerdo

3

Los años 1984 y 1985 se agotan en negociaciones entre Renfe, el Ayuntamiento y Transportes sobre la viabilidad de la operación y el acuerdo de financiación.

La Plataforma Cívica por la nueva Estación, agrupación ciudadana creada para reivindicar una demasiado vieja aspiración y en la que la mayor representación corresponde al movimiento ciudadano, se dirige en julio de 1986 al Defensor del Pueblo andaluz solicitando su mediación para que el proyecto de 1983 se convierta en realidad. En agosto se aprueba definitivamente por la Junta de Andalucía el nuevo PGOU, que califica el suelo de Renfe en Córdoba como urbanizable y sujeto a Plan Parcial.

La parálisis en la que se encuentran desde hace años las conversaciones sobre la Estación llevan al Pleno del Ayuntamiento a aprobar en noviembre un moción suscrita por todos los grupos municipales (PCA, AP y PSOE) en la que se insta a las administraciones relacionadas con el problema el relanzamiento de las negociaciones «bruscamente interrumpidas por la Administración Central en el último año», decía el documento— con el fin de conseguir la redacción de un convenio que establezca las obligaciones de cada una de las partes. Se decide, asimismo, invitar a todos los parlamentarios elegidos por Córdoba para las distintas Cámaras del Estado y de la comunidad autónoma a colaborar unidos en las gestiones necesarias para conseguir este objetivo. Para entonces, el Gobierno ya había hecho pública la realización del importante proyecto ferroviario para comunicar Córdoba-Madrid por Brazatortas y se prevé que Sevilla solucionaría en breve su problema de instalaciones ferroviarias. En estas circunstancias y con la ciudad entera respaldando la aspiración de un Ayuntamiento que declaraba su renuncia a los intereses partidistas en pro de la consecución de una meta largamente acariciada, el optimismo renació.

La ofensiva municipal da sus primeros frutos el 8 de enero de 1987. Casi como un regalo de Reyes, el presidente de la Junta de Andalucía, José Rodríguez de la Borbolla, compromete la ayuda de su administración para resolver el problema. En la entrevista que mantiene con la delegación cordobesa compuesta por el alcalde, Herminio Trigo, y los portavoces de los grupos municipales, el presidente andaluz ofrece el apoyo de la Junta a la financiación del proyecto y su mediación para que se desbloqueen las negociaciones con el Ministerio de Transportes.

El optimismo que el respaldo del Gobierno autónomo supone para las aspiraciones municipales se trunca cuando en las negociaciones reemprendidas con Transportes y Renfe se introduce entre las posibles soluciones técnicas la de vías en superficie. La crispación tiene su reflejo en la calle, en la campaña de movilizaciones iniciada por la Plataforma Cívica por la Estación de Renfe, que se desarrolla entre febrero y abril de 1987.

En estos momentos, las negociaciones entre representantes del Ministerio, Renfe y el Ayuntamiento había llegado a acotar seis posibles soluciones técnicas del proyecto con su correspondiente estimación de costes. Tres de ellas, con distintas variantes, reúnen las condiciones del anteproyecto redactado por Renfe en 1983 y eran, por tanto, las que el Municipio defendía. Las tres contemplaban las vías en trinchera, con un coste que oscilaba entre los 9.016 y 15.100 millones de pesetas. Y lo que el Ayuntamiento pretendía era que Transportes adoptara una decisión política sobre cuál de las tres estaba dispuesto a llevar a cabo. De ahí las reiteradas peticiones de mantener una entrevista con el ministro. El peligro, para todos los grupos políticos representados en la Corporación, era la inclusión entre las seis

hipótesis estudiadas de una que contemplaba las vías en superficie. El Ayuntamiento descartaba de forma unánime esta alternativa —la más barata de las analizadas, con un presupuesto de sólo 2.520 millones— por entender que con ella se solucionarían los problemas de la estructura ferroviaria y no los de la ciudad. El Municipio era en este punto inflexible: la solución que se adoptara debía partir de dos premisas fundamentales, resolver la división de la ciudad por las vías férreas y, por otro lado, respetar la ordenación del suelo que establece el PGOU para los terrenos liberados por el ferrocarril.

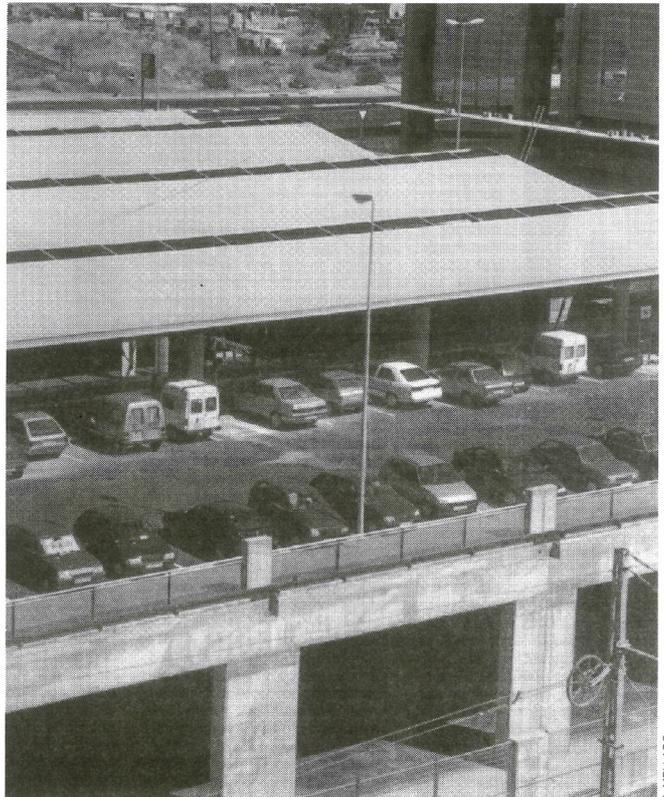
Tras mutuas acusaciones de haber interrumpido unilateralmente los contactos, Abel Caballero recibe por fin a la delegación de capitulares cordobeses —Antonio de la Cruz (independiente), Pilar Sarazá (AP), Miguel Zamora (PSOE) y Juan José Giner (PCA)—, encabezada por el alcalde de 12 de mayo de 1987. Como resultado positivo se destaca entonces la reanudación de las negociaciones y la prisa que el Ministerio tiene para llegar a una solución del asunto que permita tener concluidas las obras para 1992, fecha de la Exposición Universal. Por lo demás, la reunión se cerró con el mismo objetivo inicial que la había provocado: continuar las conversaciones para concretar una solución técnica y su fórmula de financiación.

La campaña electoral de las municipales de junio introduce una nueva variable. El PSOE, que desde su grupo municipal en la Corporación saliente sólo había apuntado con timidez las ventajas de una alternativa subterránea como medio de conseguir una óptima permeabilidad entre las zonas divididas por el tren, plantea ahora sin ambages esta alternativa y la incorpora a su programa incluso con la presentación pública de un proyecto ya redactado. Su mayor coste, decían los socialistas, no era un inconveniente y José Miguel Salinas daba por conseguido el objetivo si resultaba elegido alcalde. AP y CDS coinciden también en su apoyo a esta alternativa, quedando así configurada de forma mayoritaria la postura de la oposición que los resultados electorales llevaron a la nueva Corporación salida de las urnas. El gobierno municipal de IU quedaba por tanto en mayoría minoritaria defendiendo la solución del ferrocarril deprimido en trinchera como la mejor manera de integrar el tren en la ciudad eliminando a la vez los inconvenientes de esta cohabitación.

Un importante impulso institucional a las aspiraciones de Córdoba se produce, meses después, en septiembre, cuando el Pleno del Parlamento andaluz aprueba por unanimidad una proposición no de ley por la que se acuerda que la Junta de Andalucía inste al Gobierno de la nación para que éste medie y desbloquee las negociaciones sobre la nueva Estación.

La iniciativa da resultado y un mes después, en Madrid, representantes de todas las administraciones implicadas en la operación dejan sentado que la remodelación de la RAF de Córdoba se hará con la aportación económica del Ayuntamiento, la Junta de Andalucía, el Ministerio de Transportes y Renfe que, en el caso de esta empresa pública, participará en la financiación aportando los terrenos que quedarán liberados de sus instalaciones. El valor de este suelo será pagado por el Ayuntamiento a Renfe. Se apunta asimismo la posibilidad de que la Diputación participe también en la operación. En el Ayuntamiento al día siguiente todo son llamadas al consenso para lograr la Estación, sin que ningún grupo quiera hacer una cuestión irrenunciable de la solución técnica subterránea o en trinchera.

En la siguiente reunión se habla ya de números. El Ministerio y la Junta están dispuestos a aportar 3.500 millones cada uno; el resto debe sufragarse con los terrenos y la aportación municipal ya que la Diputación anuncia que no participará en el proyecto. No obstante, la incógnita de cuál será el modelo técnico de trazado impide una mayor concreción hasta que éste y, por consiguiente su coste, no sea fijado. La oposición municipal lucha ahora por la alternativa subterránea, una vez despejada su viabilidad técnica, y centra sus pretensiones en conseguir mayor financiación de las administraciones central y autonómica para hacerla posible.



F. MELLADO

Soluciones técnicas y presupuesto

4

A finales de enero de 1988 se concreta la solución técnica y su presupuesto, la hipótesis que finalmente se constituye como la definitiva. En una reunión celebrada en Madrid, los representantes de la Junta —el cordobés Manuel García, consejero de Presidencia, y Jaime Montaner, consejero de Obras Públicas— muestran su acuerdo con la propuesta ministerial formulada por Abel Caballero. Asiste también Guillermo Galeote, diputado en el Congreso por Córdoba y hombre fuerte de la dirección nacional del PSOE. La propuesta presenta el trazado ferroviario cubierto en el tramo comprendido entre la Plaza de Ibn Zaydun, a la altura de la residencia Teniente Coronel Noreña, y la avenida de los Almagóvares, con una longitud total del túnel de 2.340 metros, sobresaliendo 1,5 metros sobre la superficie actual de terreno y dejando la cota de carril por encima del nivel freático. Se trata, por tanto, de una fórmula híbrida que no responde de forma estricta ni a la hipótesis en trinchera ni a la enterrada a nivel del suelo y que mantiene una cierta barrera visual en el tramo cubierto. Se prevé asimismo el cruce de seis vías.

El conjunto de la actuación supone una inversión de 13.200 millones de pesetas, de los que el Ministerio aportaría el 28% (3.696 millones) y otro tanto la Junta. El resto se financiaría con el valor del suelo, que se fija en 3.100 millones, y con la aportación municipal, citada en 2.700 millones.

Conocida la propuesta, el Ayuntamiento muestra sus reservas sobre la valoración del suelo y sobre la cuantía que le corresponde financiar, ya que considera que su máximo esfuerzo llega a los 2.000 millones de pesetas. Se opone también a que en la operación se incluya el coste de la variante de Almorchón (1.200 millones) por entender que esta actuación no es competencia

municipal y considera discutible que se incluya el traslado de instalaciones a El Higuera (1.000 millones). El presupuesto de la desviación de servicios —un aspecto que meses después dará más de un problema en la redacción del convenio— es también un punto objeto de desacuerdo: mientras que el Ministerio habla de 600 millones, Emasca calcula 1.457 millones.

Y llega el día al que desde uno u otro frente nadie duda en calificar de histórico. El 17 de febrero, en la reunión de trabajo mantenida en la sede de la Dirección General de Infraestructura del Transporte (Madrid), los representantes del Ayuntamiento, la Junta, el Ministerio y Renfe llegan a un acuerdo definitivo sobre la remodelación de la RAF de Córdoba. El resultado final de las largas negociaciones lo resume el alcalde, Herminio Trigo, con un elocuente «es un acuerdo magnífico», opinión compartida por el resto de los grupos municipales a través de sus portavoces: Juan Ignacio González Merino (PSOE), Manuel García Nieto (AP) y Antonio Moral (CDS).

El coste global de la operación se fija en 12.000 millones, al no incluirse la variante de Almorchón, que sería objeto de un convenio aparte suscrito por el Ministerio, la Junta y la Diputación. La aportación municipal se fija en 2.244 millones (18,7%), aunque los 244 millones que superan el compromiso económico máximo que siempre había defendido el Municipio se acuerda que sean compensados por la Junta a través de otras inversiones. Transportes y Junta aportan cada uno 3.480 millones (29% en cada caso) y se valoran en 2.796 millones (23,3%) los terrenos liberados. Se produce en este último aspecto otra compensación ya que aunque el Ayuntamiento fijaba en 2.200 millones como máximo la valoración del suelo de Renfe, la demasia se equilibra con la inclusión en este apartado de los terrenos liberados por la variante de Almorchón (139.000 metros cuadrados), extremo que hasta ahora no se había considerado en la operación general. Se crean comisiones de trabajo encargadas de redactar el borrador del convenio que habrán de firmar las cuatro partes implicadas en la operación, de establecer el ritmo y planificación de los distintos proyectos de obras y de resolver los problemas derivados de la gestión del suelo que se libera. Como fecha de finalización de las obras se mantiene la de diciembre de 1991.

LA NUEVA ESTACION

20 años de negociaciones

Elaboración del convenio

5

Pocos días después, los técnicos encargados por el Ayuntamiento de redactar el Plan Parcial del sector Renfe comienzan a trabajar. De este suelo se destinan 39.000 metros cuadrados para equipamientos escolares, 21.000 para zonas deportivas y

6.5000 para equipamiento social y se prevé la construcción de 2.700 viviendas.

El primer borrador del convenio se redacta en abril. Le siguen varios más que van incorporando las concreciones o modificaciones que introducen las partes firmantes. Y en octubre aparece un obstáculo que, como se verá, se presentará con carácter recurrente: en la estimación de costes de la reposición de servicios —redes básicas de agua, alcantarillado, energía eléctrica y teléfonos— se advierte que los trabajos que excedan del importe estimado —660 millones— «serán a cargo del Ayuntamiento», indica el borrador. El Municipio replica manteniendo que este apartado altera el acuerdo sobre financiación alcanzado ya que si se produjera algún incremento sobre el costo total de la obra, éste debe ser financiado por todas las partes, y que en ningún modo financiará solo incremento alguno. El escollo se salva en una

nueva reunión en Madrid. En noviembre se recibe otra propuesta que elimina el escollo y satisface al Ayuntamiento, que anuncia su disposición para la firma y la convocatoria de un Pleno para aprobar la misma. Pero un fax de Transportes comunica el envío de un nuevo borrador que reproduce el punto de conflicto, puesto que vuelve a asignarse al Ayuntamiento el pago del aumento del coste de la reposición de servicios derivada de la operación, cifrado en 500 millones de pesetas. El Ayuntamiento se niega a firmar el convenio en esos términos y el alcalde llama a la unidad ciudadana en apoyo de la postura municipal. Cuando se empezaba a dibujar la posibilidad de nuevas movilizaciones, una llamada telefónica desde Transportes anula la última redacción propuesta, y en este sentido, el párrafo relativo al incremento de la aportación municipal. El acuerdo era por fin definitivo, por más que los últimos acontecimientos motivaran una sensación general de cautela ante el sentido estricto del calificativo.

El convenio con Renfe

De forma paralela a este proceso y en cumplimiento de lo establecido en uno de los apartados del documento relativo a la operación global, Ayuntamiento y Renfe negocian los términos de un convenio específico en el que se recogen las condiciones en las que los terrenos liberados de las instalaciones ferroviarias, valorados en 2.796 millones, se entregarán por Renfe al Ayuntamiento. Aquí, las conversaciones son más fluidas y se llega con bastante rapidez al acuerdo. La fórmula inicial de expropiación se sustituye por la de cesión, más ventajosa para el Municipio puesto que le permitirá tener la



F. MELLADO

titularidad de los terrenos desde el momento en que los proyectos de las instalaciones ferroviarias estén redactados. El compromiso alcanzado permite al Ayuntamiento el dominio absoluto de la gestión del suelo, gestión que se realizará por el sistema de compensación. Así, la Corporación entrará en la Junta de Compensación que se constituya como el propietario de la mayoría de los terrenos —más de 500.000 metros cuadrados— incluidos en el Plan Parcial. Los responsables municipales destacan también que dado que el Ayuntamiento deberá abonar a Renfe 2.796 millones de pesetas —cuantía en la que se valoran los recursos espaciales

liberados con motivo de la remodelación— las modificaciones recogidas en la redacción definitiva del convenio permiten evitar que el pago de esa cantidad sea gravoso para la hacienda municipal. En noviembre, el ministro de Transportes, José Barriónuevo, en visita a la provincia para conocer el estado de las obras del nuevo trazado ferroviario Madrid-Córdoba por Brazatortas, afirma en Adamuz que el convenio de la RAF se firmará en diciembre. Por fin el Pleno municipal aprueba en sesión extraordinaria los dos convenios y autoriza al alcalde para que proceda a su firma. A partir de ese momento, la espera se centra en

que el Consejo de Gobierno de la Junta se pronuncie en el mismo sentido, hecho que se demora hasta el pasado mes de febrero. No obstante, el acto de la firma aún sufrirá un retraso más. Previsto en principio el pasado día 23 de febrero en Madrid, la conveniencia de que un acontecimiento tan largo tiempo esperado se celebrara en Córdoba, aconseja cambiar la fecha para que el 6 de marzo, tenga lugar en la ciudad. Se prevé que las obras, cuyos proyectos están ya en fase de redacción por parte de Renfe y el Ministerio de Transportes, comiencen este mismo año y, en su mayor parte, habrán concluido para 1992.

6

El 6 de marzo de 1989 se convierte en una de las fechas más importantes para la ciudad de Córdoba. Ese día, en el marco del Alcázar de los Reyes Cristianos, se firma el convenio de la Estación. Lo suscriben el ministro de Transportes, José Barriónuevo; el consejero de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, Jaime Montaner; el alcalde de Córdoba, Herminio Trigo, y el presidente de Renfe, Julián García Valverde. A este acto oficial y de gran relevancia para

Córdoba asiste también el vicepresidente del Gobierno, Alfonso Guerra. Una serie de discrepancias de tipo político entre Guerra y el presidente de la Junta de Andalucía, José Rodríguez de la Borbolla, provoca que el jefe del Ejecutivo andaluz no acuda a este acto, en donde Alfonso Guerra señala que el Plan Renfe es «la operación urbanística de Córdoba más importante del siglo XX». El importe de la operación asciende en ese momento a 12.000 millones de pesetas, si bien esta cuantía aumentó un 50% más. La representación del presidente de la Junta la ostentó el consejero de Gobernación, Manuel Gracia.

Un mes más tarde, el alcalde, Herminio Trigo, firma en Madrid el convenio del suelo de la «Operación Renfe» con el presidente de la compañía ferroviaria, Julián García Valverde. De esta manera, Renfe vende al Ayunta-

Capa freática, AVE, restos arqueológicos...

miento sus terrenos en Córdoba por 2.796 millones de pesetas.

En mayo de ese mismo año aparece una nueva dificultad: una capa freática se detecta en el subsuelo próximo a la plaza Ibn Zaydum, si bien el gobierno municipal decide mantener el actual diseño de la Estación a pesar de la dificultad detectada en un informe hidrográfico.

El 12 de noviembre de 1990, casi dos años después de la firma del convenio, comienzan a levantarse las vías de la Estación, y antes de que acabe el mismo mes sale a subasta el proyecto de soterramiento del tren a su paso por la ciudad, con un presupuesto de 9.528 millones de pesetas y un plazo de 21 meses para su ejecución. También comienza a desmantelarse el paso elevado junto a residencia Teniente Coronel Noreña.

Antes de que finalice 1990 se tienen las primeras noticias de que el presupuesto de 12.000 millones de pesetas para el Plan Renfe debe aumentarse un 50%, es decir, 6.000 millones de pesetas más. En 1991 aparece el gran escollo que ha encontrado toda esta obra de gran envergadura: la aparición de restos arqueológicos de suma importancia en la antigua estación de Cercadillas. En un principio se habla de que las máquinas excavadoras han destruido un anfiteatro romano, pero más tarde se confirma que los vestigios aparecidos corresponden a un palacio tardorromano, un criptoportico y

a una piscina limaria.

Así lo avala una comisión de expertos en Arqueología que estudia el yacimiento a petición de la Junta de Andalucía. El ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, asegura que existen medidas para preservar los restos destapados por las obras del TAV a su paso por Córdoba, en Cercadillas. Los ecologistas, por su parte, se manifiestan contra la destrucción de los restos arqueológicos. El 30 de julio de 1991 se suspenden las obras de la Estación en el tramo donde afloraron los restos hasta que se diera una solución al yacimiento. Mientras, el gobierno municipal de Córdoba manifiesta su oposición a un nuevo proyecto ferroviario para Córdoba como consecuencia de la aparición de los vestigios históricos.

El 28 de agosto, la comisión internacional de expertos en Arqueología comienza los trabajos para definir la importancia de los restos. Tras 20 días de trabajos, los expertos coinciden en que los restos de Cercadillas no deben impedir el paso del tren, y determinan que el yacimiento corresponde a una residencia palaciega de la época del Bajo Imperio romano. Calificaron el hallazgo de «muy importante». A partir de entonces se inicia una serie de conversaciones entre el Ayuntamiento de Córdoba y la Junta de Andalucía para encontrar una solución a este problema. Ambas administraciones acuerdan integrar los restos en la futura Estación. La Junta de

Andalucía autoriza el 20 de noviembre a que se reanuden las obras de la Estación, suspendidas hacia seis meses. No obstante, el 7 de abril de 1992, la Universidad de Córdoba propone que una nueva comisión de expertos valore el yacimiento de Cercadillas y pide la mediación del presidente de Andalucía, Manuel Chaves, para preservar los restos. Tres días más tarde, el ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, se manifiesta partidario de que los arqueólogos estudien el yacimiento descubierto.

El 14 de abril circula el primer tren AVE por Córdoba recorriendo la línea Madrid-Sevilla. Pasan los días y van apareciendo nuevos restos arqueológicos, como los de la Basílica de San Acisclo. Trigo, entonces, afirma que movilizará a la ciudad si es preciso para construir la Estación en lugar del yacimiento arqueológico. Y aún lo hizo de forma más contundente cuando el Diario «Córdoba» publica un artículo suyo titulado: «La Estación se hace en el lugar proyectado». Ese mismo día, el 19 de mayo, comienzan las obras en la parte más próxima al yacimiento.

Los restos son retirados del lugar en donde aparecieron para integrarlos más tarde en la futura Estación. Otros se mantienen en lugar donde fueron descubiertos.

Las obras de la Estación continúan en medio de una polémica ciudadana sobre la conveniencia o no de mantener los vestigios en el lugar donde fueron descubiertos, mientras que distintas voces de la ciudad afirman que las máquinas excavadoras han destruido el 80% de los restos.

Y continúan hasta que el 22 de agosto de 1994 se abre la nueva Estación para los viajeros que utilicen los trenes que circulan por las vías de ancho nacional y convencional. El 8 de septiembre son los de ancho internacional (AVE y Talgos) los que ya puedan utilizar las nuevas instalaciones.



LA NUEVA ESTACION

Cronología

1859

27 abril.
Llega a Córdoba la primera locomotora por la recién inaugurada línea Córdoba-Sevilla. Un año antes, el Ayuntamiento cedió los terrenos para la construcción de la Estación de Ferrocarril, llamada originalmente de la Agricultura, por su cercanía a los jardines del mismo nombre.

1951

Se redacta un proyecto de enlace, a petición del Ayuntamiento, para desplazar las instalaciones existentes hacia el norte y liberar los terrenos que en aquel entonces ocupaba la Estación de Ferrocarril. Dicho proyecto se incluye en el PGOU de 1958, pero el asunto quedó sólo en papel y finta hasta doce años después.

1970

Acuerdo entre el Ayuntamiento de Córdoba y Renfe en el que se prevé la redacción de un plan para el enterramiento de las vías y la ubicación de las estaciones de viajeros y mercancías.

1976

Redactado el Plan Especial de Reforma Interior de los terrenos afectados por el Ferrocarril. El tesón del alcalde, Antonio Alarcón, y del delegado de Urbanismo, Luis Felipe Medina, logra que se redacte el proyecto de la Estación.

1977

13 mayo.
El Consejo de Ministros aprueba el Plan de la Estación. Queda pendiente la financiación de la obra, pues la fórmula que se barajó—enajenar el 21% de los terrenos que ocupaban la red de vías y ceder el 79% al Ayuntamiento para espacio verde y servicios—tenía dificultades, ya que necesitaba un instrumento jurídico para que Renfe encontrara la manera de obtener un crédito de 2.300 millones, y una norma legal que autorizase la enajenación por parte de la Compañía de unos bienes que pertenecían al Patrimonio del Estado.

1979

12 julio.
Luis Errazquin, director regional de Renfe, informa de que el costo de la nueva Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Córdoba sería de 1.500 millones de pesetas.

1980

12 noviembre.
El ministro de Transportes y Comunicaciones, José Luis Alvarez (UCD), conoce en Córdoba la idea de modernizar la estación ferroviaria de la ciudad y de construir una estación de autobuses. José Luis Alvarez manifiesta que su departamento está decidido a realizar las obras de la Estación, pero antes debería conocerse si el Ayuntamiento iba a respetar los acuerdos tomados hace años relativos al Plan urbanístico que afectaría a los terrenos liberados por el ferrocarril.
3 diciembre.
UCD pide que el Ayuntamiento se defina sobre el proyecto de Estación, al detectar cierta reticencia sobre el Plan de Ordenación Urbana de los terrenos que resulten liberados.
5 diciembre.
El Pleno del Ayuntamiento deja sobre la mesa las dos mociones en torno al proyecto de la Estación, al tiempo que le pide a Renfe entable negociaciones sobre la fórmula de financiación.



1981

El Ayuntamiento redacta un avance alternativo al Plan Especial de Reforma de Interior de los Terrenos afectados por el ferrocarril redactado en 1976. Este avance plantea la recuperación de ese suelo creando un gran salón-paseo e incorporando al Plan una serie de terrenos no urbanizados lindantes a la propiedad de Renfe que permiten un verdadero «cosido» y saneamiento de la estructura urbana limitrofe.

1982

6 julio.
El Ayuntamiento, a través del comité de seguimiento de Renfe, da un ultimatum a la compañía ferroviaria para llegar a un acuerdo conjunto en el proyecto técnico al que se someterá la construcción de la nueva Estación.
9 julio.
El alcalde, Julio Anguita; el delegado municipal de Urbanismo, Herminio Trigo, y el técnico Alejandro Rebollo se reúnen en Madrid con el director general de Renfe, Emilio Magdalena, y el director de Patrimonio de esa empresa, Francisco García, y acuerdan que técnicos de ambas instituciones inicien un trabajo para realizar el definitivo proyecto técnico sobre el que se construye la Estación.
6 octubre.
Ayuntamiento y Renfe llegan a un principio de acuerdo técnico sobre el proyecto de Estación y sobre el plan global urbanístico en el que irá inserta.

1983

19 enero.
Antonio José Delgado de Jesús (CDS): «El CDS haría la Estación».
1 febrero.
Los técnicos municipales presentan oficialmente al Ayuntamiento el Plan Renfe para construir la nueva Estación, al que se añaden las reformas que pedía la compañía en materia de construcción de vías y zona escolar. El concejal de Urbanismo, Herminio Trigo, dice: «Hasta ahora teníamos lo legal. Ahora hemos conseguido lo técnico. Nos falta lo económico para ponerlo en práctica».
2 febrero.
El Plan Renfe recoge la construcción de 3.030 viviendas en suelo liberado. Este terreno tiene una superficie de 596.000 metros cuadrados, de los que 150.000 se dedicarán a zonas verdes y espacios ciudadanos, y el resto a locales comerciales, viviendas, obras sociales, zonas escolares y aparcamientos.
12 febrero.
Tras una reunión con técnicos de Renfe en Madrid, Trigo afirma que el Proyecto municipal de la Estación «cumple los requisitos» de la compañía ferroviaria.
22 febrero.
La Junta Local de Alianza Popular felicita al Ayuntamiento de Córdoba «por el avance conseguido en el proyecto de la nueva Estación».
5 abril.
La Cámara de Comercio rechaza el Plan Parcial de los terrenos afectados por el Ferrocarril y solicita la convocatoria de un concurso público de ideas que aporte alternativas sobre el proyecto.
12 abril.
El presidente de Renfe, Ramón Boixados, se reúne en Córdoba con el alcalde, Julio Anguita. Tras la entrevista, dice que el problema de la Estación estaría resuelto «si estuviese en manos de Renfe y del Ayuntamiento. Ahora, el Ministerio de Transportes es el catalizador con

el que se debe encontrar la solución definitiva».
14 abril.
El Ayuntamiento inicia una campaña de difusión del anteproyecto de la futura Estación, con el folleto «Proyecto municipal sobre la Estación de Córdoba».
5 mayo.
La Coordinadora de las Asociaciones de Vecinos apoya el Plan Municipal sobre Renfe.
25 mayo.
Julio Anguita pide una entrevista con el ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Enrique Barón, para exponerle el tema referido al Plan Especial de los terrenos afectados por el ferrocarril y proyecto de nueva Estación en Córdoba.
5 junio.
Barón y Anguita se entrevistan en Madrid. El ministro acoge favorablemente el proyecto de modificación de la RAF, pero informa al alcalde de las dificultades presupuestarias del Estado para abordar obra de esta magnitud. El proyecto cordobés superaría los 3.500 millones de pesetas. En esa reunión se acuerda que en octubre Renfe habrá elaborado un anteproyecto de la obra a realizar y sus fases de ejecución.
10 noviembre.
Queda expuesta en el patio del Ayuntamiento (Gran Capitán) la maqueta del proyecto municipal para la Estación, que todavía se negocia con Renfe.

1984

13 enero.
El director general de Infraestructura del Transporte, Antonio Alcaide, entrega en Madrid a Julio Anguita el anteproyecto de la RAF elaborado por Renfe a la vista del realizado por los técnicos municipales.
1 febrero.
Renfe decide trasladar las instalaciones de mercancías desde Córdoba a El Higuero, según los acuerdos alcanzados entre la compañía y la Junta de Andalucía.
1 marzo.
Los ministros de Economía y Hacienda y de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Miguel Boyer y Enrique Barón, respectivamente, y el presidente de Renfe, Ramón Boixados, suscriben el contrato-programa 1984-86, en donde se prevén aportaciones del Estado por 705.800 millones de pesetas y la reducción de líneas altamente deficitarias.

1985

7 mayo.
La Asociación «Amigos de Córdoba» y el Círculo de la Amistad recuperan la tradición de las tertulias como resultado de la fusión cultural de ambas entidades. La primera de esas tertulias trató el tema del proyecto de la nueva Estación.
20 mayo.
El parlamentario andaluz Manuel Arenas (PSOE) dirige una pregunta al Gobierno regional en relación con la Estación de Autobuses, para conocer si las autoridades consideran conveniente y necesaria su construcción.
21 mayo.
El delegado de Turismo, Comercio y Transportes de la Junta de Andalucía en Córdoba, Rafael Gamero, informa que un total de 60 millones del Fondo de Compensación Interterritorial serán destinados a la Estación de Autobuses de Córdoba.
4 junio.
Ayuntamiento, Renfe y Junta de Andalucía estudian la futura ubicación de la Estación de Autobuses.
2 julio.
Se anuncia la inmediata firma entre el Ayuntamiento y Renfe del preconvenio que permitiría a la Junta de Andalucía complementar la redacción del proyecto para la Estación de Autobuses.
4 julio.
Julio Anguita y el director de Renfe en Andalucía, José Antonio Villaronte, firman en Córdoba el Convenio para el estudio de liberación y transmisión al Ayuntamiento por parte de Renfe de los terrenos destinados a la construcción de la Estación de Autobuses. Así, se puso a disposición del Ayuntamiento, los terrenos requeridos para este proyecto, con una superficie de 7.021 metros cuadrados, situados en la confluencia de la avenida de América con la Carretera de Trassierra.
27 noviembre.
La reforma de la Red Ferroviaria de Córdoba (RAF) no aparece en el Plan de Transporte Ferroviario del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que fija las prioridades de inversión de este departamento, lo que hace casi inviable que las obras del Plan Renfe comiencen en 1986, en contra del deseo del gobierno municipal de Córdoba.
12 diciembre.
Los vecinos de El Higuero piden la eliminación del paso a nivel y exigen que se construya un paso subterráneo.
1986
12 febrero.
Herminio Trigo es elegido alcalde de Córdoba tras la dimisión de Julio Anguita.
15 junio.
La Plataforma Cívica pro Estación se manifiesta en reivindicación del proyecto de la RAF.

LA NUEVA ESTACION

Cronología

7 agosto. Se inician los trabajos cartográficos para el trazado del ferrocarril Córdoba-Brazatortas.

15 agosto. El Ayuntamiento paraliza las obras de remodelación y adentamiento de la Estación de Córdoba, que Renfe había comenzado en julio, porque las obras se iniciaron sin licencia y sin iniciar el correspondiente proyecto.

22 agosto. Polémica municipal por la paralización de estas obras. El PSOE denuncia prevaricación.

23 agosto. Trigo afirma que se paralizaron las obras de la Estación «porque son un parcheo».

28 agosto. Anguita pide a los cordobeses que luchen «a muerte» por el tema Renfe. El ex alcalde y parlamentario andaluz manifiesta que él hubiera paralizado las obras de la Estación.

29 agosto. El PSOE y la Confederación de Empresarios de Córdoba (CECO) acusan a Anguita de provocar enfrentamientos con Renfe.

30 agosto. Anguita llama «buhonero» al presidente de los empresarios cordobeses, José Luis Vilches, que a su vez le culpa de una defensa equivocada de los intereses de la ciudad.

12 septiembre. El gobierno municipal niega definitivamente la licencia de obras para remodelar la Estación.

11 octubre. El vicepresidente del Gobierno, Alfonso Guerra, presenta en Se-

villa el nuevo plan de acceso ferroviario a Andalucía, que permitirá cubrir el trayecto entre Madrid y Sevilla en dos horas y media.

18 octubre. Antonio Mora, director general de Transportes de la Junta de Andalucía, dice que las obras de la Estación de Autobuses podrían iniciarse antes de fin de año.

21 octubre. El abogado y exparlamentario de UCD Carmelo Casañó presenta «El libro de la Estación».

23 octubre. El diputado de Izquierda Unida por Córdoba Enrique Curiel afirma que «el Ayuntamiento comunista hará la Estación».

11 noviembre. El Pleno del Ayuntamiento de Córdoba exige una solución urgente al problema de la Estación.

22 noviembre. El Ayuntamiento se reúne con parlamentarios nacionales y autonómicos de la provincia para tratar de encontrar una solución al tema de la Estación, tal y como se acordó en el último Pleno Municipal.

27 noviembre. Alianza Popular culpa al PCA y PSOE de paralizar la construcción de la Estación de Autobuses.

11 diciembre. Trigo remite sendas cartas al ministro de Transportes y Comunicaciones, Abel Caballero, y al presidente de la Junta de Andalucía, José Rodríguez de la Borbolla, en las que reitera la unánime voluntad de la Corporación Municipal que preside de comenzar cuanto antes las obras de la Estación de Renfe.



3 abril. 500 personas, entre ellas el alcalde, Herminio Trigo, se manifiestan en Córdoba para exigir la puesta en marcha del anteproyecto de 1983. No hubo incidentes.

El gobernador de Córdoba, Gregorio López, y Trigo se acusan mutuamente de obstaculizar el plan ferroviario.

15 julio. La Plataforma Cívica pro Estación entrega al Defensor del Pueblo andaluz, Manuel Conde Pumpido, 185 folios de firmas de cordobeses que exigen la nueva Estación.

26 agosto. Herminio Trigo declara a Diario 16: «No quiero quedar como el alcalde que no pudo hacer la Estación».

22 septiembre. El consejo de la Presidencia de la Junta, Manuel Gracia, y Herminio Trigo se reúnen en Sevilla y acuerdan impulsar las negociaciones sobre la Estación.

29 septiembre. El Parlamento andaluz debate el desbloqueo de la Estación de Córdoba. El Grupo Parlamentario del PSOE vota la entrada de la Televisión Municipal cordobesa para grabar el debate.

13 octubre. Representantes del Ministerio de Transportes, Renfe, Ayuntamiento, Diputación y Junta de Andalucía mantienen una reunión en Madrid para desbloquear las negociaciones en torno a la remodelación de la RAF.

Transportes anuncia que las obras pueden comenzar en 1988.

25 noviembre. El periodista Sebastián Cuevas descubre que Renfe no fue titular registral de los terrenos de la Estación de Córdoba hasta el mes de julio de 1977.

El Ministerio de Transportes afirma que aceptará cualquiera de las soluciones técnicas que proponga el Ayuntamiento para la Estación y anuncia que participará en el proyecto financiando un 29% de su coste.

16 marzo. El Ayuntamiento anuncia que emitirá deuda pública para financiar su aportación a la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria (RAF).

27 abril. Transportes quiere firmar en mayo el convenio para la remodelación de la RAF cordobesa.

29 abril. El Ayuntamiento introduce modificaciones en la propuesta de convenio de la nueva Estación, con el objeto de resaltar el papel municipal en esta operación.

19 junio. Comienza a funcionar la Estación de Mercancías de El Higerón.

27 junio. Ayuntamiento y Renfe se reúnen en Madrid para agilizar trámites para la firma del convenio de la Estación.

4 julio. Los nuevos plazos para financiar la Estación retrasan la firma del convenio.

13 julio. La Junta incluye en el Programa Andalucía 92 una partida de 1.400 millones para la Estación cordobesa.

3 agosto. Rente inicia de nuevo obras en la Estación sin licencia municipal. El Ayuntamiento no interviene. La opinión pública recela, pues teme que la reforma de la actual Estación suponga nuevos retrasos para la nueva.

17 agosto. Trigo pide al ministro de Transportes, José Barrionuevo, que se firme a corto plazo el convenio con Renfe.

28 septiembre. La aparición de restos de una necrópolis romana del siglo I podría paralizar las obras de mejora de la Estación.

5 octubre. El Ayuntamiento rechaza la propuesta de convenio para la operación Renfe porque supone un aumento de su aportación económica.

19 octubre. Un trabajador de Renfe, Antonio Soldado López, de 46 años, muere atropellado por una máquina de tren que realizaba maniobras.

Ayuntamiento y Transportes consiguen cerrar la negociación previa a la firma del convenio para remodelar la Red Arterial Ferroviaria cordobesa.

16 noviembre. Transportes cambia unilateralmente su última propuesta e incluye un incremento de la aportación municipal al convenio de Renfe.

17 noviembre. Trigo llama a la unidad ciudadana para conseguir la firma del Convenio de la Estación.

18 noviembre. Transportes renuncia a incrementar en 500 millones la aportación municipal para la Estación.

21 noviembre. El ministro José Barrionuevo anuncia en Córdoba que el convenio de la Estación se firmará en diciembre.

23 noviembre. Renfe cederá al Ayuntamiento los terrenos que se liberen en la Estación según el acuerdo alcanzado entre ambas instituciones.

25 noviembre. El Pleno del Ayuntamiento de Córdoba aprueba por unanimidad los convenios de la nueva Estación.

30 noviembre. El consejero de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, Jaime Montaner, asegura que la nueva Estación estará acabada antes de 1992.

1987

8 enero. El presidente de Andalucía, José Rodríguez de la Borbolla, compromete la ayuda de su Gobierno para resolver el problema de la Estación. Trigo envía una carta al ministro de Transportes y Comunicaciones, Abel Caballero, en la que reitera la unánime voluntad de la Corporación Municipal para exigir el comienzo de las obras de la RAF.

22 enero. Abel Caballero comunica a Herminio Trigo por escrito que el director general de Infraestructura del Transporte, Antonio Alcaide, se pondrá en contacto con él para iniciar las conversaciones para definir la solución técnica adecuada.

23 enero. El presidente de Renfe, Julián García Valverde, ratifica a Trigo que la solución técnica elaborada por la empresa-tren en trinchera a su paso por la ciudad continúa siendo válida.

28 enero. El Ayuntamiento ofrece a Renfe la posibilidad de una permuta sobre el solar de la Estación de Autobuses.

30 enero. El Ayuntamiento recibe con sorpresa un estudio de Renfe sobre la construcción de la Estación, fechado en julio de 1986, en el que no se contempla la solución del ferrocarril deprimido en trinchera.

3 febrero. El candidato socialista a la Alcaldía de Córdoba, José Miguel Salinas, manifiesta que va a procurar un acuerdo previo para hacer la Estación de Córdoba, y asegura que tiene un proyecto alternativo al que se debate. Salinas propone un ferrocarril subterráneo a su paso por la ciudad.

14 febrero. La Policía detiene a ocho ciudadanos que se habían encadenado en el paso a nivel de Las Margaritas para exigir la construcción de la nueva Estación. La Plataforma Cívica pro Estación convoca todos los viernes una concentración en el paso a nivel, que implica cortes en el tráfico ferroviario.

21 febrero. La Policía detiene a cuatro miembros de la Plataforma Cívica pro Estación que se encadenaron y cortaron la vía férrea a la altura de los Santos Pintados, en reivindicación de la Estación. Esta Plataforma anuncia que otorgará un premio a la mejor letra de chirimotas sobre el tema que concorra al certamen camaleasco de este año.

7 marzo. La Plataforma vuelve a cortar las vías del tren en Las Margaritas, exigiendo ahora que el ministro Abel Caballero reciba al Ayuntamiento y negocie la financiación del anteproyecto realizado por Renfe en 1983.

17 marzo. Inaugurada la exposición «La Estación de Renfe en Córdoba», que muestra los diversos aspectos del anteproyecto redactado por Renfe en 1983.

28 marzo. El diputado de Izquierda Unida por Córdoba, Enrique Curiel, anuncia que presentará una proposición no de ley en el Congreso cuyo fin será instar al Gobierno a que acelere las negociaciones para la construcción de la Estación.

1988

28 enero. Representantes de la Junta de Andalucía y del Ministerio de Transportes llegan a un acuerdo sobre la propuesta ministerial para la remodelación de la RAF cordobesa. La solución adoptada es la subterránea, con un túnel de 2.349 metros de longitud que permitirá el cruce de seis viales.

5 febrero. Transportes presenta al alcalde la propuesta sobre la Estación. La aportación municipal será de 2.700 millones de pesetas.

15 febrero. Juzgados Diego Aguilar, Francisco Mayorgas, José Luis Márquez y Juan Perea, miembros de la Plataforma Cívica pro Estación, por encadenarse el 21 de febrero de 1987 en el paso a nivel de los Santos Pintados para reivindicar la Estación.

16 febrero. La Audiencia absuelve a los cuatro acusados de alterar el orden público por reivindicar la nueva Estación.

17 febrero. El Ayuntamiento y el Ministerio de Transportes llegan por fin a un acuerdo definitivo sobre la nueva Estación. Se fija un coste de 12.000 millones de pesetas para la operación urbanística. Transportes y la Junta aportarán cada una de ellas el 29% del presupuesto, el Ayuntamiento el 18,6% y el resto Renfe.

18 febrero. El Partido Andalucista afirma que con la solución Renfe «tendremos un muro de la vergüenza» en Córdoba.

1 marzo. La Fiscalía recurre ante el Tribunal Supremo la absolución de los cuatro ciudadanos que se encadenaron en el paso a nivel de los Santos Pintados.

4 marzo. El ministro Abel Caballero recibe el premio «Tierra Nuestra» de la Asociación Córdoba 2000 por su mediación en la solución para la futura Estación de Ferrocarril de Córdoba.

1989

6 marzo. El ministro de Transportes, José Barrionuevo; el consejero de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, Jaime Montaner; el alcalde de Córdoba, Herminio Trigo, y el presidente de Renfe, Julián García Valverde, firman en el Alcázar de los Reyes Cristianos el convenio de la Estación. Al acto asiste el vicepresidente del Gobierno, Alfonso Guerra. Acaban 15 años de pugnas políticas en torno a la Estación. La que no terminó, y por el contrario se acrecentó más, fueron las diferencias entre Alfonso Guerra y el presidente de la Junta de Andalucía, José Rodríguez de la Borbolla, que eludió estar presente en la firma del convenio al haber impuesto el Gobierno central un cambio en el protocolo previsto, de forma que el titular de la Junta no presidiría el acto, quedando relegado a favor de Guerra. En representación de Borbolla estuvo el consejero de Presidencia, Manuel Gracia. Los periódicos locales «Córdoba» y «Nuevo Diario» editan suplementos especiales sobre la jornada, un evento que se considera histórico.

Alfonso Guerra dice que el Plan Renfe es «la operación urbanística de Córdoba más importante del siglo XX», y aprovecha la ocasión para desbaratar los rumores de una posible moción de censura contra Trigo.

4 abril. Trigo firma en Madrid el convenio del suelo de la «Operación Renfe» con el presidente de la citada compañía, Julián García Valverde. De esta manera, Renfe vende al Ayuntamiento sus terrenos en Córdoba por 2.796 millones de pesetas.

16 mayo. Se conoce la existencia de una capa freática en el subsuelo de Ibn Zaydun. Por este motivo, el nuevo trazado ferroviario no podrá hacerse a la profundidad prevista.

17 mayo. El gobierno municipal decide mantener el actual diseño de la Estación a pesar de la dificultad detectada en un informe hidrográfico. El tren circulará más cerca de la superficie de lo previsto inicialmente, pero su trayecto seguirá estando cubierto a su paso por el centro urbano.

19 junio. El diputado por Córdoba del Partido Popular Manuel Renedo pregunta al ministro José Barrionuevo qué medidas tiene pensadas el Gobierno para que el paso subterráneo de la nueva Estación no sobresalga «en ningún caso de metro y medio» de la superficie, pues estos son los términos del Convenio Renfe.

23 junio. La Audiencia de Sevilla desestima el recurso interpuesto por Renfe en relación con un acuerdo de la Comisión de Gobierno del Ayuntamiento de Córdoba del 12 de septiembre de 1986 por la que se denegaba la licencia de obras para realizar obras en la Estación.

24 junio. Detectada una fuga de gas tóxico en un tren de mercancías estacionado en Córdoba.



LA NUEVA ESTACION

Cronología

El PSOE propone que el 50% de las viviendas del suelo liberado por la Estación sean de VPO (protección oficial).

4 marzo. El Colegio de Doctores y Licenciados en Filosofía y Letras y en Ciencias de Córdoba pide la conservación de los restos de Cercadillas.

13 marzo. El diputado nacional de IU por Córdoba, Ernesto Caballero, considera un «desafino» la remodelación de la actual Estación de Renfe.

20 marzo. Se inician los trámites para adjudicar la construcción de la nueva Estación de Renfe.

7 abril. La Universidad propone que una nueva comisión de expertos valore el yacimiento de Cercadillas y pide la mediación del presidente de Andalucía, Manuel Chaves, para preservar los restos.

10 abril. En visita a Córdoba, el ministro de Obras Públicas, José Borrell, se manifiesta partidario de que los arqueólogos estudien el yacimiento de Córdoba.

14 abril. Un tren AVE inaugura la línea de Alta Velocidad entre Madrid y Sevilla, haciendo parada en Córdoba. En su recorrido atraviesa dos pasos a nivel.

20 abril. Renfe cierra la Estación de viajeros Córdoba-El Brillante, una vez cumplida su finalidad provisional de destino para trenes regionales.

28 abril. Directivos de Renfe aseguran que la actual Estación de Córdoba estará en servicio hasta 1996.

29 abril. Cuatro heridos al arrollar un tren a un turismo en el paso a nivel de Las Margaritas.

La Comisión Renfe desautoriza al directivo que fijó hasta 1996 el servicio de la actual estación.

5 mayo. Los arqueólogos descubren los restos de la Basílica de San Asido en Cercadillas.

6 mayo. Trigo afirma que movilizará a la ciudad si es preciso para construir la Estación.

9 mayo. Una excavadora destruye restos arqueológicos en Cercadillas.

14 mayo. El senador Joaquín Martínez Bjorkman pide al ministro de Cultura, Jordi Solé Turia, que inter venga en la defensa de los restos de Cercadillas.

La Real Academia de Córdoba organiza un coloquio sobre las excavaciones en el yacimiento de

Cercadillas.

19 mayo. El alcalde, Herminio Trigo, se muestra contundente en un artículo publicado en «Córdoba» «La Estación se hace en el lugar proyectado», dice el mandatario municipal.

Comienzan las obras en la zona anexa al yacimiento.

22 mayo. El PSOE pide que el Ayuntamiento reclame la reanudación de todas las obras de Renfe.

25 mayo. 1.189 cordobeses firman un manifiesto promovido por el Colegio de Doctores y Licenciados en Filosofía y Letras y Ciencias de Córdoba, en el que se muestran partidarios de la conservación del conjunto arqueológico de Cercadillas.

31 mayo. El diputado del PP Diego Jordano pregunta al ministro José Borrell sobre las medidas cautelares previstas en la legislación del patrimonio histórico artístico en relación a las obras que vienen realizándose en la Estación de Córdoba.

4 junio. El PP exige la redacción del proyecto de la nueva Estación.

11 junio. Se conoce que el 80% de los restos de Cercadillas han sido destruidos por las máquinas de la obra de la RAF.

23 junio. El PP no logra sacar adelante en el Parlamento andaluz una proposición no de ley para la conservación del yacimiento de Cercadillas.

8 julio. Aparece una grieta de 75 metros en el Viaducto de Chinalas a los 18 meses de su construcción.

13 agosto. El Viaducto del Pretorio, apuntalado para no obstaculizar las obras de soterramiento del tren.

18 septiembre. Las obras para la construcción de la nueva Estación de Córdoba, adjudicadas a Dragados y Construcciones por un importe de 2.467 millones de pesetas.

23 noviembre. Se inicia el desmonte de los hallazgos monumentales de Cercadillas.

25 noviembre. Comienza a construirse una pasarela para peatones en el paso a nivel de Las Margaritas.

2 diciembre. El Gobierno anuncia que se mantendrán los dos pasos a nivel en Córdoba hasta 1994.

17 diciembre. Carmen Espejo Moral, de 61 años, muere en el paso a nivel de los Santos Pintados al arrollarla el expreso Bahía de Cádiz.

Victoria del "movimiento ciudadano"

Corrían los primeros días de 1987 cuando el movimiento ciudadano de Córdoba decide poner en marcha una serie de actuaciones en favor de desbloquear las negociaciones entre las diferentes administraciones implicadas en la construcción de la nueva Estación. Así, decide crearse la Plataforma Cívica Pro Estación, colectivo ciudadano que convoca para todos los viernes una serie de concentraciones para reclamar la firma del convenio de remodelación de la RAF.

La tarde del 21 de febrero de 1987 sirve para una de estas acciones reivindicativas. Diego Aguilar Gómez, Francisco Mayorgas Muñoz, José Luis Márquez Alcaide y Juan Perea Mancayo, todos ellos miembros de la Plataforma Cívica Pro Estación, así como otros miembros de esta organización se manifiestan en el paso a nivel de los Santos Pintados para reivindicar de los poderes públicos autonómicos y nacionales la realización del proyecto de cambio de ubicación y de la nueva Estación de Ferrocarril.

Aguilar, Mayorgas, Márquez y Perea se encadenaron sujetando un extremo de la cadena a la base o sostén de la pluma que cerraba por un lado el paso a nivel, a unos dos metros de la vía, lo que les permitía invadir con sus cuerpos parte de la vía férrea. A la llegada de la policía, los concentrados abandonaron el lugar ordenadamente, pero no los cuatro encadenados, pues



La vista se vio en juicio oral el 15 de febrero de 1988. La sección primera de la Audiencia Provincial de Córdoba absuelve a los cuatro procesados. Ninguno de ellos, según queda demostrado, tuvo la intención de alterar la paz pública con aquella acción reivindicativa, sino que manifestaron «de forma más o menos afinada el descontento popular por una obra importante para la ciudad largo tiempo esperada...», decía la sentencia absolutoria. El ministerio fiscal recurrió ante el Tribunal Supremo la absolución, pero el Alto Tribunal mantuvo la sentencia dictada por la Audiencia de Córdoba.

El encadenamiento de estos cuatro miembros del movimiento ciudadano cordobés encontró numerosas muestras de solidaridad por parte de los cordobeses. Juan Perea recuerda siete años después la rabia que le produjo su detención como la de sus compañeros, así como los cuatro procesamientos, «porque se abría así un proceso a la lucha ciudadana. Me daba rabia porque queríamos una ciudad mejor». Perea señala que aquella acción reivindicativa tuvo amplia repercusión en Madrid. «En algunos ministerios causó preocupación».

Por otro lado, Juan Perea recuerda con satisfacción las muestras de solidaridad que encontró en Córdoba. «Estábamos aportando nuestro grano de arena para sacar adelante el proyecto de Renfe. Eso fue todo lo que hicimos».

habían arrojado la llave del candado que les mantenía presos a la cadena, que más tarde fue cortada por los agentes policiales. Los cuatro fueron detenidos. Durante su protesta, un tren Talgo permaneció 48 minutos detenido. Renfe reclamó a los cuatro miembros de la Plataforma Cívica Pro Estación 1.3.392 pesetas de indemnización, cantidad que la empresa pagó a los empleados del Talgo por los minutos extraordinarios que hicieron.

A los cuatro se le abrieron diligencias como presuntos autores de un delito de desórdenes públicos, si bien el juez instructor archivó la causa. La Fiscalía recurrió el sobreesamiento y el caso se instruyó como falta. Posteriormente se abrió sumario a petición del ministerio público, que pidió una pena de siete meses de prisión menor para cada uno de los cuatro procesados.

30 diciembre. El PSOE denuncia la falta de un plan municipal para los terrenos liberados por Renfe.

1994

4 enero. El actual edificio de la Estación de Ferrocarril se convertirá en el Centro de Imagen y Arte de Córdoba en 1995, según una propuesta municipal y de la Junta de Andalucía.

9 enero. El Ayuntamiento estudia la modificación del Plan Especial de los terrenos liberados por el ferrocarril para permitir la instalación del centro comercial El Corte Inglés.

24 enero. La gestión de los terrenos liberados condiciona el plan de viabilidad o saneamiento municipal del Ayuntamiento de Córdoba.

7 febrero. Trigo dice que el Ayuntamiento trabaja en la idea de inaugurar la Estación el 8 de septiembre, festividad de la Fuensanta.

8 febrero. El PSOE condiciona negociar el plan de saneamiento económico municipal a que no se especule con los terrenos de Renfe, según el vicepresidente de este grupo, Pedro Rodríguez Cantero.

19 febrero. Rafael Merino, portavoz municipal del PP, afirma que el Plan Renfe no estará concluido hasta el año 2000. La gestión el suelo de Renfe enfrenta a los grupos municipales.

18 marzo. Borrell dice en Madrid: «La Estación de Córdoba la inauguro yo».

29 marzo. Juan Luis Martín, director gerente

4 mayo. La crisis financiera de la ciudad pone en peligro el fin de las obras del Plan Renfe de Córdoba. El director general de Infraestructura de Transporte, Antonio Monfort, dice en Córdoba que el Ayuntamiento adeuda a Dragados y Construcciones 1.900 millones de pesetas de certificaciones de obras ya emitidas.

5 mayo. Trigo arremete contra Obras Públicas por denunciar la deuda municipal en las obras de Renfe.

8 mayo. El concejal de Economía, Alfonso Igualada, reconoce que el Ayuntamiento tiene dificultades para financiar el Plan Renfe.

Trigo asegura que se está pagando lo debido en el convenio con Renfe.

3 junio. Las obras de la Estación están ejecutadas al 95%.

11 junio. Se conoce que una sociedad gestionará el Plan Renfe.

22 agosto. La nueva Estación entra en servicio para los trenes que circulan por las vías de ancho nacional. Esta apertura no oficial provocó un gran interés ciudadano.

El alcalde, Herminio Trigo, junto a otras autoridades, despidió al último tren de ancho nacional que partía de la vieja Estación y saludó al primer tren que partió de la nueva. Los AVE y Talgo continúan utilizando la antigua estación, por lo que ambas coexistirán hasta el 8 de septiembre.

8 septiembre. Los trenes AVE y Talgo utilizan ya las instalaciones de la nueva Estación de Ferrocarril.

9 septiembre. Inauguración oficial de la nueva Estación de Ferrocarril de Córdoba.

1993

3 enero. Aparecen nuevos restos arqueológicos en un solar próximo a Cercadillas.

8 febrero. Borrell asegura en Córdoba que los trenes circularán por vía subterránea en julio de 1994.

13 febrero. El Corte Inglés negocia con el Ayuntamiento instalarse en el suelo liberado de Renfe, en la llamada «manzana de oro».

5 marzo. La Junta de Andalucía y el Ayuntamiento elaboran un borrador del convenio para la construcción de la nueva Estación de Autobuses, en la que se invertirán 1.050 millones de pesetas.

9 agosto. Colocadas las primeras vías de la nueva avenida férrea de Córdoba.

8 diciembre. Las catas para la Estación de Autobuses, que se ubicará enfrente de la del ferrocarril, permitirán realizar garajes subterráneos.

10 diciembre. Veinte empresas presentan sus ofertas para construir los viales de la Estación.

29 diciembre. Renfe cede los terrenos liberados de la Estación al Ayuntamiento de Córdoba. Son 289.298 metros cuadrados que pasan a ser de propiedad municipal.



Salida del primer tren de la Nueva Estación (22 de agosto de 1994).

LA NUEVA ESTACION

En Córdoba a 6 de marzo de mil novecientos ochenta y nueve.

Reunidos

El Excmo. Sr. D. José Barrionuevo Peña, en su calidad de ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El Excmo. Sr. D. Herminio Trigo Aguilar, en su calidad de Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Córdoba.

El Excmo. Sr. D. Jaime Montaner Roselló, en su calidad de consejero de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

El Excmo. Sr. D. Julián García Valverde, en su calidad de presidente de Renfe.

Los reunidos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para formalizar el presente Convenio en nombre de sus respectivas Administraciones y Empresas, y en consecuencia

Exponen

Primero.- La ciudad de Córdoba constituye un nudo estratégico en el eje Norte-Sur del ferrocarril de alta velocidad, actualmente en construcción, previsto en el Plan de Transporte Ferroviario y desempeña en consecuencia un papel destacado en el sistema ferroviario. Por ello, la remodelación de su Red Arterial Ferroviaria hará posible que el servicio ferroviario alcance en Córdoba y su provincia los niveles de calidad establecidos en dicho Plan.

Segundo.- Asimismo la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Córdoba, incardinada en el planeamiento urbanístico vigente, es una actuación necesaria para articular adecuadamente las estructuras urbanas de la ciudad a uno y otro lado del ferrocarril y para posibilitar que los recursos espaciales urbanos resultantes de la remodelación, actualmente afectados al uso ferroviario, puedan ser destinados a satisfacer demandas de equipamiento y dotaciones, así como de suelo para usos residenciales, comerciales y otros de la ciudad de Córdoba.

Tercero.- La valoración de las circunstancias y objetivos expuestos, junto con la complejidad de las obras necesarias para llevar a cabo la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Córdoba, así como su elevado coste, exigen de las administraciones y entidad representadas en este acto una actuación conjunta y ordenada.

Por todo ello, acuerdan suscribir el presente convenio, de acuerdo con las siguientes

Cláusulas

Primera.- El presente convenio tiene por objeto instrumentar la cooperación entre el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Córdoba y la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe), encaminada a llevar a cabo las realizaciones necesarias para remodelar la Red Arterial Ferroviaria de Córdoba.

Segunda.- Las actuaciones objeto de este convenio y su coste estimado son los que se indican a continuación.

	MILLONES/PTS
- Edificio para la Estación de viajeros y urbanización anexa	3.940
- Actuaciones en la línea, incluyendo recinto, vía, electrificación y cruces de viales	5.300
- Instalaciones ferroviarias de seguridad y comunicaciones	500
- Viales longitudinales	600
- Nuevas instalaciones en la Estación de Clasificación de Mercancías de "El Higuero"	1.000
- Instalaciones provisionales y levantes	660
Total	12.000

Se incluyen en esta estimación la reposición de las redes básicas de agua, alcantarillado, energía y teléfonos, que requieran cada una de las actuaciones enunciadas.

Los terrenos necesarios para las obras, que hayan de ocuparse temporalmente, serán facilitados por el Ayuntamiento de Córdoba. Aquello que suponga ocupación definitiva por las instalaciones ferroviarias serán expropiados por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El coste de la redacción de los proyectos de dichas actuaciones no está incluido en las cantidades anteriores, sino que se regula por lo establecido en la Cláusula quinta.

Las características técnicas de las actuaciones de remodelación, que han sido previamente acordadas por las administraciones y entidad firmantes son las inherentes a una solución de ferrocarril deprimido a una cota tal que la infraestructura ferroviaria se sitúa por encima del nivel freático, y cubierto desde la plaza Ibn-Zaydun hasta la Avenida de Almogávares, respetando los gáltilos ferroviarios.

Tercera.- Las administraciones representadas y Renfe se comprometen a financiar las actuaciones detalladas en la Cláusula anterior hasta un coste total de 12.000 (doce mil) millones de pesetas distribuidos como se indica a continuación:

	PORCENTAJE	MILLONES/PTS
Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones	29,0%	3.480
Junta de Andalucía	29,0%	3.480
Ayuntamiento de Córdoba	18,7%	2.244
Renfe	23,3%	2.796
Total 100,0%		12.000

La financiación de un eventual incremento del coste total de estas actuaciones por encima de la cantidad señalada deberá ser objeto de un nuevo convenio.

Cuarta.- La financiación de 2.796 (dos mil setecientos noventa y seis) millones de pesetas que se imputa a Renfe en la Cláusula anterior es equivalente a la valoración de los recursos espaciales liberados con motivo de la remodelación, incluidos los correspondientes al actual ramal de Almorchón, efectuada en base a las previsiones del planeamiento urbanístico vigente.

Dichos terrenos serán entregados al Ayuntamiento en las condiciones que se establecen en el convenio específico que para



R. MELLADO

Convenio para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Córdoba

tal fin establecerá Renfe y el Ayuntamiento de Córdoba.

El Ayuntamiento de Córdoba se hará cargo del pago de los citados 2.796 millones de pesetas, en las condiciones especificadas en las Cláusulas séptima y octava, y de conformidad con las previsiones temporales del presente convenio.

Quinta.- Los proyectos fundiales de las obras citadas serán definidos por Renfe y desarrollados a nivel de proyecto constructivo por la Dirección General de Infraestructura del Transporte, salvo los correspondientes a instalaciones provisionales y levantes, que serán redactados por Renfe. El coste de la asistencia técnica necesaria para la redacción de estos proyectos, que se estima en 400 (cuatrocientos) millones de pesetas, será financiado de la siguiente manera:

- a) Renfe financiará la redacción del siguiente proyecto, cuyo coste se estima en 133 (ciento treinta y tres) millones de pesetas:
 - Edificio para estación de viajeros y urbanización anexa.
- b) El resto de los proyectos, cuyo coste total se estima en 267 (doscientos sesenta y siete) millones de pesetas, se abonará a partes iguales por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Junta de Andalucía.

Las obras para instalaciones provisionales y levantes serán contratadas por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y dirigidas facultativamente por Ingenieros de Renfe dependientes, a estos solos efectos, de la Dirección General de Infraestructura del Transporte del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Las restantes obras serán contratadas y dirigidas facultativamente por la Dirección General de Infraestructura del Transporte, y serán entregadas a Renfe una vez terminadas.

Sexta.- Se establecen en principio las siguientes aportaciones anuales:

	AÑO 89	AÑO 90	AÑO 91	AÑO 92	AÑO 93	TOTAL
Ministerio T.T.C.	625	875	1.050	930	-	3.480
Junta Andalucía	625	875	1.050	930	-	3.480
Ayuntamiento Córdoba	360	800	814	270	-	2.244
Renfe	300	-	196	1.800	500	2.796
Totales	1.910	2.550	3.110	3.930	500	12.000

Las tres administraciones firmantes se comprometen a incluir las citadas cantidades en sus presupuestos de inversiones. Asimismo, facilitarán a la Dirección General de Infraestructura del Transporte, en plazo hábil, los certificados de retención de crédito necesarios para la contratación de las obras y tramitación económica de sus incidencias. Para las aportaciones de Renfe se estará a lo dispuesto en la Cláusula cuarta.

Séptima.- Los pagos de las aportaciones estipuladas en el presente convenio se realizarán directamente por cada una de las administraciones firmantes del mismo a los adjudicatarios de las diversas obras contra la presentación de las certificaciones de obra ejecutada, emitidas por la dirección facultativa de las mismas.

A los efectos de lo establecido en el párrafo 2.º del Artículo 84 apartado d) del Reglamento General de Contratación del Estado, la Dirección General de Infraestructura del Transporte consumirá las anualidades previstas en la Cláusula sexta de forma tal que en cada obra de crédito presupuestario del Estado no sea el primero en utilizarse.

Octava.- El pago a los contratistas se efectuará respetando los plazos establecidos en la Ley de Contratos del Estado. Cualquier reclamación del adjudicatario derivada del incumplimiento de dichos plazos será asumida por la Administración responsable del pago.

Novena.- La Comisión de Seguimiento definida en la Cláusula duodécima, establecerá la financiación inicial de cada obra a efectos de su adjudicación, a fin de que, respetando la Cláusula sexta, se asegure la eficacia de las actuaciones. Para las variaciones de coste en más o menos de las obras adjudicadas derivadas de revisiones de precios, modificaciones, liquidaciones, desvío de servicios, indemnizaciones, bajas de adjudicación, etc., se seguirá el mismo criterio, asegurando, no obstante, que al final del convenio las aportaciones de las tres administraciones sean proporcionales a las cantidades totales establecidas en la Cláusula Tercera.

Al final de la actuación global, la Comisión de Seguimiento procederá a la liquidación económica del convenio, estableciendo las aportaciones definitivas de cada organismo e instrumentando los mecanismos adecuados de compensación de los eventuales desajustes.

Décima.- El Ayuntamiento de Córdoba se compromete a otorgar, en su caso, las licencias, necesarias para todas las obras incluidas en el presente convenio, siendo a su cargo las correspondientes tasas.

Undécima.- El Ayuntamiento de Córdoba redactará y aprobará el Plan Parcial de Ordenación previsto en el PGOU, para el establecimiento de las determinaciones que al respecto exige la vigente Ley del Suelo y el Reglamento de Planeamiento, sobre el sector en que se integran los recursos espaciales liberados por la remodelación objeto de este convenio.

El sistema de actuación y plan de etapas del Plan Parcial deberán posibilitar que los recursos espaciales sean liberados de una manera escalonada, de conformidad con la financiación imputada a los mismos en las Cláusulas Tercera, Cuarta y Sexta de este convenio.

Duodécima.- Se constituirá una Comisión de Seguimiento formada por:

- El director general de Infraestructura del Transporte, del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.
- El director general de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, de la Junta de Andalucía.
- El capitular responsable de Urbanismo del Ayuntamiento de Córdoba.

LA NUEVA ESTACION

Viene de pág. 11

- El director general adjunto de Ingeniería de Renfe.

Dicha Comisión asumirá, sin perjuicio de las competencias que correspondan a cada Organismo, las siguientes funciones:

- Establecer en cada momento el programa de ejecución de las actuaciones incluidas en el presente convenio y llevar a cabo su seguimiento.
- Conocer y aceptar el contenido de los proyectos funcionales, de los proyectos constructivos de las diferentes obras y sus correspondientes presupuestos.
- Acordar las aportaciones anuales definitivas de cada Administración en cada una de las obras, en función del programa establecido y de la marcha de los trabajos, así como el orden en que deben ser consumidas, sin perjuicio de lo establecido en el párrafo 2.º de la Cláusula Séptima.
- Aceptar las variaciones de coste de las obras, siempre que no se superen las aportaciones máximas establecidas en la Cláusula Tercera.
- Promover la coordinación necesaria para la ejecución de las obras y el desarrollo de cuantas acciones se estimen necesarias y oportunas para la consecución de los objetivos del convenio.
- Velar por el cumplimiento de los plazos fijados para la ejecución del convenio, así como interpretar las Cláusulas del mismo.

Décimotercera.- A dicha Comisión se podrán incorporar representantes de otros Organismos cuya presencia en la misma se considere conveniente para el cumplimiento de las funciones encomendadas a la Comisión, en especial un representante de la Delegación del Gobierno en Andalucía.

La Comisión de Seguimiento podrá delegar en una Subcomisión Técnica, designada al efecto, el estudio de los aspectos técnicos y económicos de los proyectos y obras, reservándose en todo caso la decisión final sobre los mismos.

Décimocuarta.- El incumplimiento de cualquiera de las estipulaciones anteriores, producirá automáticamente la total revisión del presente convenio.

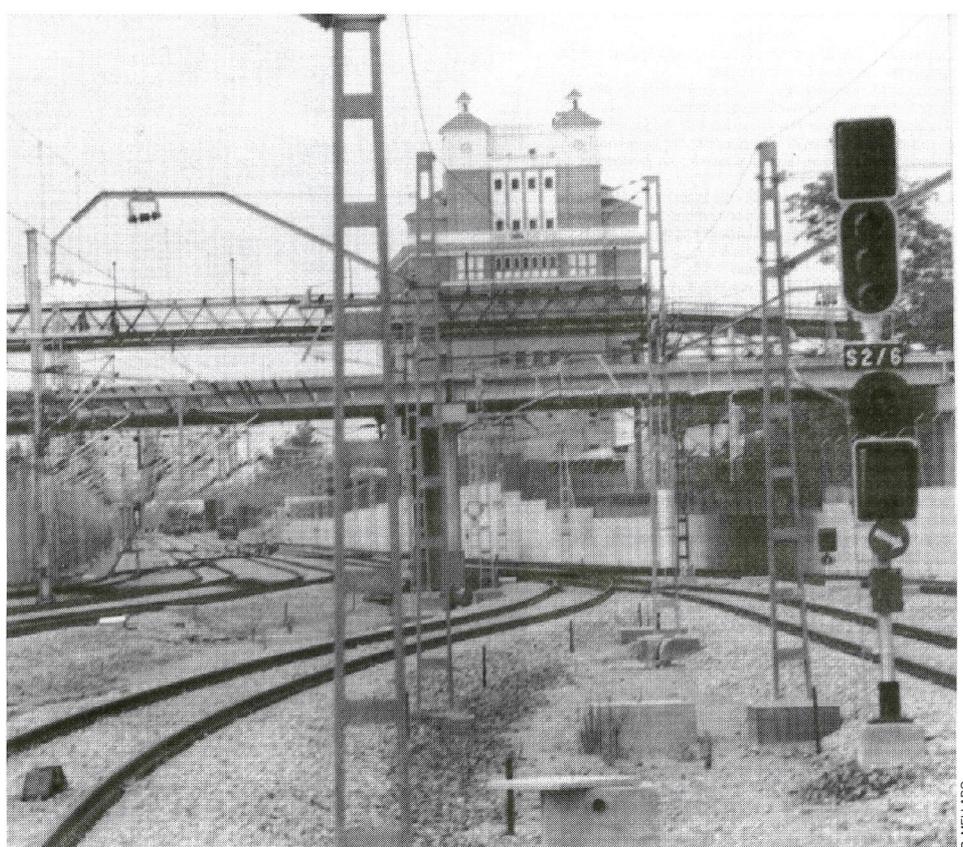
Y para que conste, y en prueba de conformidad, firman el presente convenio en el lugar y fecha expresados, por cuadruplicado ejemplar.

••• El convenio para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Córdoba (RAF) firmado el 6 de marzo de 1989 incluía un presupuesto para esta obra de 12.000 millones de pesetas. Sin embargo, en abril de 1991 se firmó un convenio adicional por un importe de 6.000 millones de pesetas para completar la financiación de esta gran operación urbanística.

Este convenio establecía la participación que cada una de las tres administraciones que suscribieron el convenio principal (Renfe queda en este caso exenta) tendría en la financiación del sobrecoste de las obras de la nueva Estación y RAF. Así las cosas, el importe total de esta operación se ha situado en 18.000 millones de pesetas, tras la firma de este nuevo documento. En el texto se establece que si las actuaciones incluidas en la operación superan los costes previstos, deberá ser suscrito un nuevo acuerdo.

El Ministerio de Obras Públicas y la Junta de Andalucía financian cada uno de ellos el 37,8% de los 6.000 millones de pesetas adicionales, es decir, 2.268 millones de pesetas, mientras que al Ayuntamiento le corresponde el 24,4% restante, que equivale a 1.464 millones de pesetas. Dichas aportaciones totales se harían en varias anualidades, de manera que el Ministerio de Obras Públicas y la Junta de Andalucía desembolsarían cada uno 400 millones en 1991; 800 millones en 1992, y 1.068 millones en 1993, además de las cantidades pactadas en el documento inicial, suscrito en 1989. Por su parte, el Ayuntamiento se comprometía a entregar en dos anualidades su aportación, una de 400 millones en 1992 y otra de 1.064 millones de pesetas en 1993.

Al igual que en el convenio inicial, el firmado en 1989, el acuerdo adicional establece la constitución de una comisión de seguimiento integrada por representantes del Ministerio de Obras Públicas, Junta de Andalucía y Ayuntamiento. Esta comisión tenía encomendadas las funciones de liquidar el convenio de 1989, regularizando las aportaciones realizadas por las distintas administraciones, establecer en cada momento el programa de ejecución de las actuaciones incluidas en la operación, acordar la cuantía y el destino de las aportaciones anuales definitivas de cada administración y promover la coordinación necesaria para la ejecución de las obras previstas.



F. MELLADO

Convenio para la cesión de los terrenos liberados por las obras de la RAF de Córdoba

El 5 de abril de 1989 quedó firmado en Madrid el Convenio para la cesión de los terrenos liberados por las obras de la Red Arterial Ferroviaria de Córdoba y cuyo texto es el siguiente:

Reunidos

El Excmo. Sr. D. Herminio Trigo Aguilar, en su calidad de Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Córdoba.

El Excmo. Sr. D. Julián García Valverde, en su calidad de Presidente de Renfe.

Los reunidos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para formalizar el presente convenio en nombre de sus respectivas administraciones y empresas, y en consecuencia

Exponen

Primero.- Que con esta fecha ha sido firmado un convenio entre el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Córdoba y Renfe, encaminado a la realización de las obras necesarias para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Córdoba.

Segundo.- Que en dicho Convenio se establece que los terrenos de Renfe que después de ejecutadas las mencionadas obras, no resulten permanentemente necesarios para la prestación del servicio ferroviario, conforme a lo establecido en el artículo 184.2 de la LOTT, serán cedidos al Ayuntamiento en las condiciones que se pactan entre los dos organismos concurrentes.

Tercero.- Que con objeto de dar cumplimiento a este acuerdo sobre los terrenos que resulten liberados con motivo de las obras, las partes contratantes

Acuerdan

Primero.- El Ayuntamiento de Córdoba desarrollará y ejecutará el Plan Parcial del Sector Renfe recogiendo como Sistema Técnico Ferroviario, los suelos, que de acuerdo con los oportunos Proyectos, resulten necesarios permanentemente para la prestación del servicio público ferroviario.

Segundo.- Renfe se compromete, por su parte, a adoptar los acuerdos precisos para llevar a efecto la cesión al Ayuntamiento de Córdoba de los terrenos que resulten necesarios para la explotación de dicho servicio ferroviario después de la aprobación del proyecto técnico aludido en el dispositivo anterior.

A este efecto, Renfe se compromete a formalizar la transmisión de esos terrenos liberados del servicio ferroviario, dentro de un plazo máximo de 60 días contados a partir de la aprobación del aludido Proyecto Técnico Ferroviario.

Tercero.- Las partes acuerdan que el precio que regirá la

referida cesión será la cantidad alzada de dos mil setecientos noventa y seis millones de pesetas (2.796.000.000 ptas.).

El precio pactado se considera libre de toda clase de gastos, impuestos, tasas y arbitrios municipales, por lo que, caso de que esta transmisión de los terrenos derivase algún gasto, el pago del mismo correrá exclusivamente a cargo del Ayuntamiento.

Cuarto.- El pago del precio se hará mediante el abono por el Excmo. Ayuntamiento de Córdoba de las aportaciones anuales que, con cargo al valor de los terrenos de Renfe, aparecen relacionados en el Convenio aludido en el expositivo primero, comprometiéndose el Municipio al cumplimiento de los plazos y financiación de la realización de las obras que figuran en el referido Convenio.

Quinto.- Mediante Anexo que se unirá al presente y tan pronto los proyectos de obras sean definitivos y se conozca la superficie, características y situación de los terrenos de Renfe liberados con motivo de las obras, que se estiman en cuatrocientos ochenta mil m², se formalizará una relación detallada de los mismos, con objeto de conocer el alcance real de los inmuebles que habrán de ser cedidos.

En todo caso, los terrenos comprendidos en la cesión, serán los que resulten liberados en el Sector Renfe del PGOU de Córdoba y los del trazado de la vía de Almorchón, sin que se puedan afectar otros terrenos de Renfe en Córdoba.

Sexto.- La ocupación de los terrenos de Renfe que resulten liberados, se irá efectuando escalonada y progresivamente tan pronto como Renfe manifieste por escrito su no utilidad para el servicio ferroviario, de manera que no se interfiera con el ritmo de ocupación, el normal desarrollo de este servicio público.

No obstante se procurará que la entrega de los terrenos se adecue al ritmo de aportación económica que el Ayuntamiento tiene aceptado en el Convenio para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria en Córdoba.

Séptimo.- La validez de este Convenio queda expresamente supeditada al cumplimiento en todos sus términos, del otro Convenio aludido en el expositivo 1.º de este documento, así como la viabilidad y posibilidad del normal funcionamiento del nuevo sistema ferroviario proyectado, circunstancia ésta que deberá manifestar Renfe, por escrito, una vez los proyectos de la nueva Red Arterial Ferroviaria de Córdoba sean definitivos.

Octavo.- Los términos de este Convenio deberán ser ratificados tanto por el Consejo de Administración de Renfe como por el Pleno del Ayuntamiento de Córdoba, sin perjuicio de las competencias que a estos efectos puedan corresponder a otros Organismos de la Administración del Estado.

LA NUEVA ESTACION

Descripción del escenario



F. MELLADO

El escenario de toda la «Operación Renfe», que se recoge en el Plan Parcial del mismo nombre, es una gran superficie de 596.000 metros cuadrados, en los que una parte la ocupan las nuevas instalaciones ferroviarias (129.084 metros cuadrados) y los viales, quedando 448.622 metros cuadrados de terreno «liberado» a disposición de la ciudad y su Ayuntamiento. Este espacio discurre desde las proximidades del Polígono Industrial de Chinales hasta la antigua Residencia Noreña, aproximadamente.

En este terreno se ha desarrollado hasta el momento la obra más importante de las realizadas en Córdoba: la construcción de la nueva red arterial ferroviaria y de la moderna Estación de Viajeros. El ferrocarril se convierte en el elemento primario de la integración de la ciudad, pues articulará los distintos trozos en que está desmembrada Córdoba por su causa.

La gran novedad es que los trenes circularán ya bajo tierra a partir del edificio de la nueva Estación, y sólo salen a la superficie una vez pasado Chinales, y sobre ellos, sobre la tapa del túnel por el que circulan, se descubre un gran paseo donde tendrán cabida todo tipo de actividades culturales, recreativas, deportivas y de esparcimiento. Un lugar para el encuentro pasa a sustituir a la barrera levantada durante un siglo.

El Plan Parcial intenta que el terreno obtenido sirva para «coser» la ciudad, para unir, mediante calles y nuevos edificios, a esos barrios que se alzan a ambos lados de las instalaciones ferroviarias. Así, los cinco pasos a nivel dejan de existir para convertirse en calles, y nuevos parques y glorietas conformarán un nuevo concepto de ciudad en el que el «centro» serán también los barrios de Santa Rosa, Levante, Margaritas, Poniente o Zumbacón. Colegios, zonas verdes y deportivas y centros comerciales serán elementos de esta «nueva ciudad» que surge en las entrañas de la vieja Córdoba y que está llamada a restañar sus heridas urbanas y a ofrecer soluciones urbanísticas de una modernidad impensable sin ese «regalo» de suelo que cruza de parte a parte el casco del municipio.

La Red Arterial Ferroviaria recoge el programa de necesidades previsto por Renfe. Las tres vías que constituyen la traza del ferrocarril del lado Madrid comienzan a bajar en trinchera, a continuación del paso de Chinales, de modo que se salva el gálibo del ferrocarril en el cruce de los Santos Pintados.

La Estación de Viajeros queda situada

entre el paso de Las Margaritas y la prolongación de Gran Vía Parque, comenzando a partir de este punto la elevación del ferrocarril. La disposición del edificio de la Estación de Viajeros permite, de un lado, favorecer su accesibilidad respecto de las dos grandes vías Este-Oeste, y, de otro lado, realzar su valor simbólico como edificio principal de la

ciudad, al situarse como remate en la perspectiva del paseo-jardín.

El edificio tiene unos 500 metros de largo por unos 100 de ancho. Como referencia, la Mezquita de Córdoba, sin incluir el Patio de los Naranjos, ocupa un rectángulo de 128 por 115 metros, que es aproximadamente la superficie cubierta sólo por el edificio de

atención al viajero.

La cubierta del túnel del ferrocarril se resolverá como un paseo peatonal, que se concibe como ampliación del acerado del vial norte, quedando en su flanco sur elevado respecto del jardín, resolviéndose de este modo la elevación de la tapa del túnel respecto del terreno circundante.

Una gran superficie de 596.000 metros cuadrados



F. MELLADO

LA NUEVA ESTACION

Descripción del escenario

La principal característica de la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Córdoba es que parte del recorrido de los trenes se realiza bajo tierra, de manera que se elimina la barrera visual y física que suponía el transcurrir del tráfico ferroviario de una parte a otra de la ciudad. Para conseguir esto, las vías se van deprimiendo a su entrada a la ciudad en un trayecto de 3,6 kilómetros de longitud, de los que casi 2 kilómetros forman una zanja cubierta a modo de túnel, que desde el exterior se percibe como un paseo que comienza en la plaza de la Estación y culmina en Chinales.

Las obras de soterramiento de las vías del ferrocarril se adjudicaron el pasado abril de 1991 a la empresa Dragados y Construcciones, por acuerdo del Consejo de Ministros, por un importe de 6.878 millones de pesetas y con un plazo de ejecución de 17 meses. Las obras experimentaron posteriormente retrasos debido a la aparición de restos arqueológicos romanos en el lugar donde se ubica la nueva Estación.

Capa freática

La trayectoria del tren en Córdoba no es totalmente subterránea debido a un inconveniente de tipo técnico: el coste de la obra se hubiera disparado en varios miles de millones de pesetas si se hubiera excavado más profundamente para deprimir las vías, ya que se hubiera topado con la capa freática, y la aparición de agua hubiera complicado enormemente los trabajos.

Este es el motivo por el cual el ferrocarril discurre a cielo abierto a la altura de la glorieta de Ibn Zaydun, en la prolongación de Gran Vía Parque, ya que en mayo de 1989 un estudio hidrológico aportado por el Ministerio de Transportes descubrió que en esa zona habría problemas si se profundizaba en la excavación.

Esto ha obligado a que las instala-



se han ejecutado por medio de pantallas. La cubierta del túnel está constituida por vigas prensadas de cantos variables de 0,80 a 1,50 metros, apoyadas en hastiales y unidas mediante una losa de compresión de 0,20 de canto.

Mención especial merece el paso bajo del Viaducto del Pretorio, en el Brillante, obra que se realizó apeando dicho puente mediante una estructura metálica apoyada en los hastiales, que previamente se ejecutaron protegiendo la excavación mediante pantallas de «jet-Grouting». Posteriormente se cortó la pila central de dicho puente, una vez anulada la reacción que transmitía, y se procedió al vaciado del túnel.

Un capítulo importante en esta obra ha sido el desvío de servicios afectados, como aguas potables, líneas eléctricas, venteros y colectores (el soterramiento cortaba por la mitad las comunicaciones de la ciudad). La longitud total del desvío de colectores asciende a 4.460 metros, de los que 200 se han ejecutado en galería y 280 mediante el procedimiento de «hınca».

Las vías

Además de mejorar el trazado, Renfe ha aumentado el número de vías con que cuenta en Córdoba. Así, hasta hace escasas fechas se contaba con 5 vías, de las que dos correspondían al ancho internacional en el que circulan los trenes de alta velocidad (AVE). Con la remodelación de la RAF, los servicios ferroviarios cuentan en Córdoba con 9 vías (iban a ser diez, pero se renunció a una de ellas, de ancho nacional, debido a la aparición de restos arqueológicos).

Así, son tres vías las que entran en un sólo haz a la Estación, para posteriormente abrirse en nueve, de las que seis son de ancho internacional y tres de ancho nacional.

El soterramiento de las vías

ciones ferroviarias necesitan en ese punto una altura de siete metros, por lo que el obstáculo se salvará mediante un paso elevado, actualmente en construcción, para unir las dos partes de la avenida Gran Vía Parque. A partir de ese punto, las vías descenden en ram-

pas hasta la Estación. A la altura de Gran Capitán el paseo que cubre el tren tiene una altura de 2,70 metros, aproximadamente, mientras que a la altura del Viaducto del Pretorio no sobrepasa 1,40 metros, lo que apenas se nota en el «paisaje» urbano.

Datos técnicos

La longitud total del soterramiento de la línea es de 3.690 metros, de los cuales 1.980 metros van cubiertos. Los hastiales son muros convencionales de hormigón armado, a excepción de las zonas en las que por proximidad a las vías en servicio



Nuevos viales

Para integrar las realizaciones incluidas en la remodelación de la red arterial ferroviaria de Córdoba en el esquema urbano de la ciudad se hizo necesario remodelar el viario circundante, completando las obras con actuaciones urbanísticas que son posible gracias a la depresión de la línea ferroviaria. Así se plantean dos vías de tráfico sensiblemente paralelas al trazado del ferrocarril. Se parte para ello de un concepto netamente urbano de esta travesía, por lo que su traza y nudos huyen de los criterios de diseño y soluciones propias de los ejes de circulación rápida.

Por el este ambas vías confluirán en el nudo de los Santos Pintados, donde mediante una calzada de seis carriles se conectan con la avenida Carlos III. Igualmente por el oeste enlazarán, tras el cruce de la prolongación de la Gran Avenida Parque, con la salida hacia la carretera de Palma del Río.

Parte del vial norte está ya construido, pero aún no ha finalizado por la aparición de los restos arqueológicos que permanecen a la vista. El vial sur tampoco está acabado, pues las obras para su construcción continuarán cuando Renfe levante las vías provisionales que colocó paralelas a la avenida de América para que el paso de los trenes no interrumpieran las obras de construcción de la nueva estación y de la red viaria férrea. Al objeto de conservar el servicio ferroviario en la ciudad, al menos con el mismo nivel existente, fue necesario construir una nueva infraestructura ferroviaria provisional, de tal forma que pudieran liberarse la plataforma ocupada por las vías para acometer las obras de soterramiento de la línea ferroviaria.

El desvío provisional de las vías se hizo entre el paso superior de Chinales y el paso de la carretera de Palma del Río, con dos vías de ancho convencional y dos de ancho internacional. Esa operación costó 546 millones de pesetas.

Estos pasos longitudinales discurrirán desde El Brillante a Ibn Zaydun, vial norte, compuesto por una calzada de 14 metros, con dos carriles en cada sentido de la marcha, y aceras de 9 y 7 metros. El otro, el vial sur, discurre desde Las Margaritas a Ibn Zaydun y tendrá las mismas características que el del norte.

Pasos transversales

En sentido transversal a los dos viales antes descritos se proyectan varios pasos que enlazan el norte con el sur de la ciudad.

La glorieta de Almagóvares sustituirá al paso a nivel existente. Tendrá forma circular entre 9 y 29 metros de radio en calzadas y aceras de 10 metros de anchura.

La glorieta de Las Margaritas también sustituirá al paso a nivel allí existente y dispondrá de dos calzadas de nueve metros. En la avenida del Brillante se construirán dos calzadas de 8 metros y aceras peatonales de 10 metros y una zona intermedia de 40 metros. En la avenida Gran Capitán se proyecta una calzada de 14 metros (4 carriles) y aceras de 10 metros. La plaza Ibn Zaydun tendrá 14 metros de calzada (4 carriles) y 5 metros de aceras.

LA NUEVA ESTACION

Descripción del escenario

La moderna estación de viajeros consta de cinco plantas a las cotas 117; 120,35; 123,70; 128,30 y de cubierta. Las dos plantas inferiores se destinan para dependencias ferroviarias y de personal de Renfe y los recintos técnicos. En la planta de la cota 123,70, situada al nivel de calle, los aparcamientos y la plaza de la Estación, se sitúan las oficinas de atención al público, taquillas, vestíbulos, cafeterías y otros servicios. La cuarta planta, de la cota 128,30, está dedicada al servicio al viajero de larga permanencia en la Estación. En la cubierta se montará la maquinaria específica de instalaciones de la Estación. Cada una de las plantas tiene 1.100 metros cuadrados de superficie.

El edificio está dotado de cuatro ascensores por planta, dos escaleras móviles, aire acondicionado e instalaciones específicas tales como megafonía, cronometría y telemetría.

A lo largo de esta zona y sobre las vías se extiende una gran cubierta abovedada en sentido transversal de más de 8.800 metros cuadrados que cubre la zona de distribución peatonal de los viajeros a los andenes. En este espacio se ubican cuatro escaleras mecánicas, cuatro ascensores panorámicos y ocho rampas móviles con capacidad total de 9.000 personas/hora. Se ha previsto el desplazamiento de minusválidos dentro de la Estación. En este sector y uniendo los pasillos norte y sur se construirán dos pasarelas peatonales de 20 metros y 10 metros de ancho y un vial transversal de 30 metros de ancho.

Los sectores situados sobre los andenes constan de dos pasillos perimetrales a la cota 123,70, que se destinarán a aparcamientos y circulación vial, unidos mediante dos viales transversales de 10 y 20 metros de ancho. Los andenes en esta zona se cubren por unas marquesinas metálicas con paneles nervados.

La Estación está dotada de 9 vías, de las cuales 6 son de ancho internacional (por donde circula el tren de alta velocidad AVE) y 3 de ancho nacional, para cuyo servicio se han construido cinco andenes de



R. MELLADO

La estación de viajeros

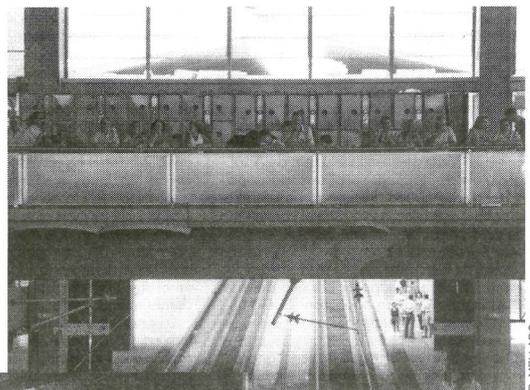
ocho metros de ancho y 520 metros de longitud.

Los accesos de la Estación, con plazas y calles colindantes, se urbanizarán y pavimentarán mediante 2.600 metros cuadrados de viales de entrada y salida al nuevo

edificio de viajeros. En el proyecto de la nueva estación se incluyen los accesos norte y sur al edificio, las zonas de aparcamiento y la urbanización circundante, de forma que quede garantizada la inserción del nuevo edificio en las estructuras urbanas existentes y proyectadas y así constituya un verdadero centro cívico para uso de la población.

El presupuesto de adjudicación de la obra del nuevo edificio de viajeros asciende a 2.647 millones de pesetas. Las obras comenzaron el 16 de diciembre de 1992. Su plazo de ejecución era de 27 meses.

En la actualidad se estudia la integración de los restos arqueológicos aparecidos en Cercadillas en el nuevo edificio. Se trata de vestigios co-



R. MELLADO



R. MELLADO



rrespondientes a un palacio tardorromano encontrados en la fase de excavación. La aparición de estos restos (un criptoportico y una piscina limaria, según una comisión de expertos internacionales que examinó

el yacimiento) retrasó la construcción de la estación un año, tiempo en que las partes firmantes del convenio de Renfe buscaron un acuerdo para integrar los restos arqueológicos en la nueva edificación.

La nueva Estación cordobesa estaba concebida como un edificio integrado en un conjunto de cuatro grandes edificaciones: la Estación propiamente dicha, un gran hotel de ocho plantas, una sede para los servicios y oficinas de Renfe en Córdoba y un edificio para que Correos ubicase un centro coordinador para Andalucía. Finalmente, razones de diversa índole —fundamentalmente presupuestaria— han eliminado a tres de los cuatro edificios, quedando sólo el de la Estación. Correos renunció a sus planes, el hotel no se ha llevado a cabo y Renfe optó por trasladar sus oficinas a la Estación de Clasificación y Distribución de Mercancías de El Higuero. Renfe tiene la propiedad del suelo en el que iban a construirse los citados edificios, terreno para el que aún no se ha acordado cuál será su futura utilidad.

LA NUEVA ESTACION

Descripción del escenario



R. MELLADO

Cuando las obras de la red arterial ferroviaria de Córdoba están en pleno apogeo, en mayo de 1991, salen a la luz—nada extraño en Córdoba, por otra parte—importantes restos arqueológicos que obligan a paralizar las obras del nuevo trazado ferroviario en la antigua estación de Cercadillas. En un principio se habla de la posibilidad de que los vestigios correspondan a un circo o anfiteatro romano del siglo I. Desde la Universidad de Córdoba salta la protesta por entender que las obras habían destruido parte del yacimiento encontrado cerca de la antigua estación de Cercadillas, precisamente por donde pasan ahora el haz de vías en la nueva Estación.

A partir de entonces comienza un debate ciudadano. Unas ideas apuntan a que la Estación debe hacerse en otro lugar al proyectado —en donde está situada ahora—, mientras que otras apuestan por continuar con el proyecto ferroviario e integrar los restos más tarde en la nueva Estación.

La importancia de los restos encontrados son de tal naturaleza que la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Córdoba coinciden en que un grupo de expertos internacionales en Arqueología estudien el yacimiento y lo califiquen. Este grupo, reunido en Córdoba durante septiembre de 1991, resalta la importancia de los restos, y añade que los mismos no deben impedir el paso del tren por el lugar en donde afloraron. Como una de las primeras conclusiones a las que llegaron tras los estudios realizados es que el edificio central encontrado no es un anfiteatro, ni un templo, ni un circo, como al principio se había creído, sino que se trataba de un palacio romano de la época del Bajo Imperio. Más tarde se habla de que el yacimiento corresponde a un criptoportico, a una piscina limaria y a restos de una basílica visigoda.

Determinada la importancia de los vestigios arqueológicos, así como la necesidad de que las obras del nuevo trazado ferroviario continúen, las administraciones autonómica y local buscan en Sevilla una solución que no dañe ni al pasado ni al futuro de la ciudad. La solución adoptada es la integración, compaginar los restos del pasado cordobés en la obra más importante del siglo XX que se realiza en Córdoba. Este acuerdo incluía la retirada de los restos arqueológicos del lugar donde aparecieron para más tarde integrarlos.

Pero el tiempo no se ha desperdiciado. Los arqueólogos han estado trabajando durante este tiempo sobre los restos encontrados, periodo en donde han analizado más de 60 toneladas de material clasificado, análisis que ha clarificado una parte oscura de la Bética.

Los restos arqueológicos de Cercadillas

Los estudios y la puesta en valor del yacimiento, en parte destruido por la construcción de la nueva estación, va a condicionar el proyecto que se elabore para la conservación y la integración de la historia de Córdoba.

Estos estudios arqueológicos, dirigidos por el arqueólogo Rafael Hidalgo, han determinado que los restos correspondían a un edificio político-administrativo que perteneció al César Maximiano Hercúleo, quien lo mandó construir como demostración de su poder. La riqueza de datos obtenidos por los investigadores ha podido determinar las diversas funciones que tuvo el emplazamiento descubierto. Cercadillas albergaba una necrópolis de incineración ibérica, villa suburbana residencial a mediados del siglo I, palacio en el siglo III para control de la zona occidental del imperio, lugar de culto cristiano en el siglo IV, arrabal y otros usos hasta la dominación árabe.

La presencia del César Maximiano Hercúleo en Córdoba entre los años 296-298 ratifican la importancia de esa ciudad como lugar estratégico para las campañas de guerra en África y en la lucha contra la piratería al tener salida al mar Córdoba desde el río Guadalquivir. Rafael Hidalgo ha señalado recientemente que el palacio descubierto es «único por su diseño y magnitudes y no tiene ningún modelo similar en todo el imperio». La importancia de los trabajos realizados, las miles de fotografías y planos realizados, se van a dar a conocer próximamente en un congreso internacional sobre Arqueología que se va a celebrar en Túnez. Allí se presentará el material arqueológico de Cercadillas: cerámicas, mosaicos, epigrafía, motivos ornamentales, restos humanos y otros elementos pertenecientes a personajes que aún permanecían al margen de la historia, como el obispo Sansón, cuyo anillo es la pieza más curiosa.

Sin posibilidad ya de retrasar por más tiempo la ejecución del soterramiento y a partir de la decisión de que los restos no deben impedir el paso de trenes, se delimita el área cautelada que debe preservarse. El resto, una vez excavado y estudiado, puede desaparecer.

La zona cautelada quedó delimitada en

dos áreas discontinuas: el criptoportico y la piscina limaria.

La compatibilización de estas áreas con la infraestructura ferroviaria se resolvió de la siguiente forma:

- Hubo que desplazar hacia el sur, una distancia de cuatro metros, el asial norte (muro norte del túnel, para salvar el lóbulo inferior de la tricolla norte del criptoportico).

Ello supuso la eliminación de una vía de ancho nacional por Córdoba y lo que ello conlleva de mayor dificultad en la gestión del transporte.

- Se modificó el proyecto básico del edificio complementario de servicios de la estación (aún sin construir), para salvar completamente la tricolla sur.

- La piscina limaria y una pequeña parte del criptoportico, cuyo mantenimiento resultaba imposible con la playa de vías, hubo que desmontarlos por un importe de casi 60 millones de pesetas.

- Por último, para la parte del criptoportico exterior a la estación, que afectaba al proyecto de viales longitudinales, se redactó por la Gerencia de Urbanismo un Proyecto Básico de Integración muy discutido desde el punto de vista técnico con la Junta de Andalucía, ya hoy consensuado, que se espera pueda incorporarse próximamente al proyecto de viales.



R. MELLADO

LA NUEVA ESTACION

Descripción del escenario

Cinco pasos a nivel han comunicado el norte y el sur de la ciudad durante este siglo, configurando un paisaje urbano de ruptura estética e incomunicación física entre dos partes de la ciudad. Esos pasos son uno próximo a la residencia sanitaria Noreña, el paso de Las Margaritas, el paso de El Brillante (Viaducto del Pretorio), Almogávars (Santos Pintados) y el paso de Chinales. La principal finalidad de la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria (RAF) cordobesa es salvar esos obstáculos y permitir un normal desenvolvimiento de la ciudad.

Los pasos a nivel han afeado la estética urbana, han provocado notables estrangulamientos en el tráfico, molestias a los vecinos, barrios desestructurados y, desgraciadamente, varios accidentes, algunos de ellos mortales. Muchos ciudadanos, peatones y conductores de vehículos, se han visto forzados, durante décadas, a esperar una o dos veces al día a que se alzaran las vallas del paso a nivel de Las Margaritas, por citar el más conocido, o de Almogávars, y finalmente siempre había quien sucumbía a la tentación de atravesarlos sin atender la prohibición, saltándose las vallas echadas. En las últimas décadas no ha transcurrido un año sin que mueran al menos una o dos personas en Córdoba atropelladas por trenes, y otras han sido heridas en accidente.

Los pasos a nivel han tenido en los últimos años una importancia también de tipo social, puesto que han sido escenario de las protestas ciudadanas que reivindicaban la construcción de una nueva Estación de Ferrocarril. Las Margaritas y Santos Pintados fueron escenario de encadenamientos, manifestaciones y detenciones de los vecinos ante las vías del tren.

Una etapa que termina. La remodelación de la RAF ha dado lugar a soluciones distintas para cada caso. Así, el primero de ellos si se llega desde Sevilla, el que estaba cercano a la residencia Teniente Coronel Noreña se sustituye por un paso



Las Margaritas.

R. MELLADO

Eliminación de los pasos a nivel

elevado en la llamada Glorieta de Ibn Zaydun, uniendo la avenida Gran Vía Parque a su prolongación al otro lado de las vías. Este paso elevado está actualmente en construcción. Cuando esté terminado tendrá 14 metros de calzada (capacidad para cuatro carriles de circulación de vehículos) y aceras de cinco metros.

El siguiente paso es el de Las Margaritas. Este desaparece y se convierte en una glorieta, pórtico de la plaza de la Estación, junto a la que se encuentra. Cuenta con una pasarela peatonal, y la calle que surgirá cuando se retiren las

vías inservibles del ferrocarril, y que desemboca en la avenida de América, dispondrá de dos calzadas de 9 metros, separadas por una mediana de seis metros. A partir de la inauguración oficial de la nueva Estación, el paso de Las Margaritas deja de existir, aunque el acondicionamiento y asfaltado de la nueva calle deberá esperar unos meses, posiblemente hasta Navidad.

El paso a nivel de Los Mártires, o Santos Pintados, o Almogávars, que por los tres nombres se le conoce, se convertirá en una amplia glorieta desapareciendo como tal.

La glorieta de Almogávars tendrá forma circular, entre 9 y 29 metros de radio en las calzadas y aceras de 10 metros de anchura, que invitarán al paseo y al encuentro ciudadano.

En cuanto al paso de Chinales, éste se resolvió hace tiempo con una solución que en su momento se calificó que provisional (ver Cronología, con la famosa «joroba» situada a la altura de la fábrica de

Asland, una vez pasada la glorieta de Carlos III.

Menos conocidas, pero no por ello menos importantes, son las pequeñas obras realizadas en las cercanías de Córdoba, pasos subterráneos y elevados, acondicionamiento de plazas y otras actuaciones para mejorar el impacto del paso del tren en las localidades de Villarrubia, Alcolea y El Higuerón.



R. MELLADO

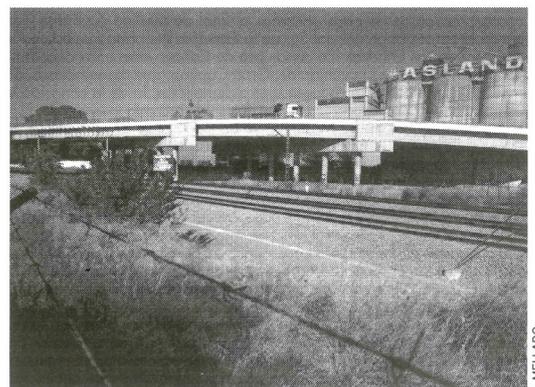
Viaducto del Pretorio

El paso de El Brillante, al ser elevado, no requería esperas. Sin embargo, al ser la única vía expedita y no sometida a las vallas entre el norte y el sur de la ciudad soporta una tremenda densidad de tráfico, y es la zona más conflictiva de la ciudad en lo que a atascos se refiere, pues sus dos carriles actúan como embudo en horas «punta» para miles de vehículos. Este será otro de los problemas que se solucione, ya que, una vez terminada la remodelación de la RAF, le espera la demolición. El Viaducto de El Pretorio se convertirá en un gran bulevar con calzada de 17 metros, cuatro carriles, aceras peatonales de 10 metros y un paseo central de cuatro metros. Su altura descende, permitiendo la comunicación visual entre ambas partes de la ciudad. Este cruce transversal pertenece a la primera etapa de las obras previstas una vez terminada la Estación, por lo que no se hará esperar más de unos meses.



Santos Pintados.

R. MELLADO



Chinales.

R. MELLADO

LA NUEVA ESTACION

Descripción del escenario

Inversiones previas

Una obra de la envergadura de la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Córdoba ha requerido múltiples inversiones previas, más de carácter efímero, destinadas a preparar y a permitir la gran obra definitiva. Y es que el soterramiento de las vías del tren a lo largo de casi cuatro kilómetros (3.600 metros) exigió la implantación de unas vías provisionales para mantener sin novedad el tráfico ferroviario, así como reforzar el paso a nivel de El Brillante, cambiar provisionalmente el estacionamiento de algunos trenes mediante un apeadero o estación provisional y realizar nuevas conexiones para una serie de servicios públicos que hubieran quedado cortados entre el norte y el sur de la ciudad: agua, saneamiento, cables coaxiales de teléfonos... Todas estas conexiones requirieron su desvío y nueva unión para evitar que los ciudadanos se vieran privados de servicios indispensables.

Estación de El Brillante

De las actuaciones previas, una de la más importante, destinada a conservar el servicio ferroviario de la ciudad al menos con el mismo nivel existente, fue la construcción de una nueva estructura ferroviaria provisional, de forma que pudiera liberarse la plataforma ocupada por las vías para acometer las obras de soterramiento de la línea ferroviaria.

Este desvío provisional de las vías del tren se realizó entre 1990 y 1991, abarcando entre el paso superior de Chinales y el paso de la carretera de Palma del Río (prolongación de Gran Vía Parque), con dos vías de ancho Renfe y otras dos de ancho internacional. El presupuesto global aproximado de estos trabajos, que se adjudicaron en mayo de 1990 y terminaron en marzo de 1991 fue de 546 millones de pesetas.

En esta inversión se incluyen los 80 millones que costó la realización del Apeadero de El Brillante, una instalación provisional que se destinó a acoger el tráfico de trenes del servicio regional y cercanías, tales como los que unen Córdoba con Jaén, Sevilla, Málaga-

Bobadilla, Puente Genil y Palma del Río. Esta pequeña estación o apeadero comenzó a funcionar el 18 de febrero de 1991, y se clausuró el 20 de abril de 1992, el mismo día que circuló el primer tren de Alta Velocidad (AVE) entre Madrid y Sevilla, con motivo de la inauguración de la Exposición Universal del 92.

En esa misma fecha, primavera de 1992, la Estación central de Córdoba estrenaba nueva fachada, un «lavado de cara» que costó 150 millones de pesetas, y que se hizo para adecentar el deteriorado edificio de cara a los fastos del 92 y hasta que estuviera terminada la nueva Estación de Córdoba.

El Higuera

Los cordobeses olvidan a veces que cuen-



R. MELLADO



Estación provisional de El Brillante (arriba) y Estación de Mercancías de El Higuera.

tan, en El Higuera, con la estación de clasificación de Mercancías más importante de Andalucía y una de las mayores de España, con unas instalaciones totalmente nuevas y

dotadas de los más avanzados medios tecnológicos. A El Higuera se han trasladado los servicios centrales de Renfe en Córdoba, y la estación ha sido objeto de obras, adjudica-

das en mayo de 1990 y finalizadas en enero de 1991, destinadas a trasladar a ella las instalaciones para el tratamiento de mercancías y el depósito de tracción, que ocupaban las vías y una gran superficie de la antigua estación, así como parte de la zona en la que se ha realizado el soterramiento de la línea ferroviaria. Estas obras supusieron una inversión de 894 millones de pesetas.

Colectores

En cuanto a las obras destinadas a mantener los servicios al ciudadano, es quizá la de los colectores la más espectacular de las realizadas. La desviación del colector del Arroyo del Moro (en la zona de Gran Vía Parque) ha sido una obra de ingeniería de gran envergadura, así como la del otro colector gigante desviado, el del Arroyo de las Piedras o San Cristóbal. Junto a esto, ha sido necesario contactar de nuevo todas las líneas que venían de la Sierra y barrios del norte de la ciudad, desde cables de Telefónica hasta otros de Sevillana y redes de Emacsa. La colaboración entre administraciones y empresas públicas ha permitido realizar con éxito, y sin que el usuario se aperceba de ello, estas complicadas operaciones.

Derribos y expropiaciones

El Plan Parcial Renfe supone la creación de una nueva ciudad —en el sentido de reconstrucción y «cosido» de la ya existente— mediante el aprovechamiento de los terrenos liberados de su uso ferroviario. La creación de una ciudad nueva supone también la destrucción de parte de la vieja, y, aunque la mayor parte de lo que se eliminan son instalaciones ferroviarias ya obsoletas, también hay personas perjudicadas por la nueva situación. Para ellos, aunque el Convenio no dejaba cerradas las responsabilidades, el Ayuntamiento ha buscado y está buscando soluciones que sean lo menos dolorosas posibles.

El caso más conocido es el de los vecinos de las «viviendas de Renfe», unas edificaciones en forma de «U» situadas junto al Viaducto del Pretorio, tres casas que deberán desaparecer para permitir la construcción del bulvar que sustituirá al actual viaducto, cuya anchura será superior a la actual. Las personas que ocupan estas viviendas están en régimen de alquiler, como inquilinos de Renfe —la mayor parte son jubilados de esta compañía—, y para ellos el Ayuntamiento está buscando realojamiento en promociones de la constructora municipal Vimcorsa, en pisos que están en condiciones mucho mejores a las de los viejos edificios que habitan.

Cañete

Hay otros casos actualmente en negociación, como es el de las conocidas como «viviendas de Cañete», tres casas de pisos ubicadas al final de Medina Azahara, que deberán derribarse para permitir la construcción del vial Sur de la Estación, de forma que éste no tenga que terminar al llegar a la altura de Los Omeys. En cada casa de Cañete viven unas diez familias.

La prolongación de la avenida del Gran Capitán, que desembocará, al otro lado de las vías, en la avenida de El Brillante, dará lugar a otra demolición, la de la conocida taberna *La Constancia*, que está ubicada justo en el lugar en el que desembocará esta nueva calle. El terreno, junto con otro trozo situado al lado de Muebles Martínez, ya ha sido objeto de un acuerdo de compra.

En la calle Alonso el Sabio hay otras familias, también inquilino de Renfe, para los que Vimcorsa está buscando soluciones similares a las de los anteriormente citados. En total, son 160 las familias que serán realojadas mediante este sistema.

Son casos pequeños, pero que tienen una importante carga sentimental, como el quiosco de prensa del Viaducto, que también deberá desaparecer ante la construcción del nuevo bulvar. Y otros, de menor importancia sentimental pero de mayor relevancia económica, como la negociación que se mantiene con el empresario Baldomero Moreno para conseguir el suelo —actualmente de su propiedad— que permitirá hacer efectiva la prolongación de la calle Virgen de las Angustias, y hacer que ésta conecte Cruz de Juárez con Chinales. Entre medias está la fábrica de Baldomero Moreno, y actualmente se negocia la solución del problema.

Similar es la negociación que se entabla con la Compañía Sevillana de Electricidad, ya que la subestación que esta empresa tiene junto a Agua, desaparece, al «pasarle por encima» una de las futuras nuevas calles. Esto deberá pagarlo el Ayuntamiento, mediante compensación económica o suelo.

Son pequeños escollos en un gran proyecto, algunos de los cuales supondrán perjuicio para los afectados, y otros, por el contrario, la mejora de la calidad de vida de los mismos. Para todos ellos se busca la solución negociada y el mejor acuerdo posible.



R. MELLADO



R. MELLADO

Viviendas de Renfe en la avenida de América y calle Alonso el Sabio.

LA NUEVA ESTACION

Descripción del escenario

Las polémicas negociaciones que mantienen durante años el Ayuntamiento de Córdoba y Renfe se agravan aún más en el verano de 1986 cuando el gobierno municipal paraliza unas obras que la compañía ferroviaria quiera realizar en su edificio de la Estación cordobesa. Renfe pretendía invertir 40 millones de pesetas en adecuar una estación cochambrosa, abandonada desde años. Se trataba de «un lavado de cara» de este edificio de tintes tercermundistas.

Pero el gobierno municipal no tragó con la decisión unilateral de Renfe de comenzar esas obras de remodelación y paralizó las mismas después de advertir que no había solicitado licencia municipal para ejecutar «el parcheo», en palabras del alcalde, Herminio Trigo. Renfe tampoco había aportado el proyecto de obras antes de comenzar los trabajos.

El proyecto de remodelación incluía el adecuamiento del edificio destinado a viajeros ante el deterioro generalizado de algunos de sus elementos constructivos, como cornisas y cubiertas, el deficiente estado de conservación de sus instalaciones y fachadas y la insuficiencia de servicios y locales destinado al uso del viajero, como salas de espera.

En septiembre de 1986 los usuarios de Renfe tenían que esperar la llegada de su tren sentados en el suelo del vestíbulo o en el andén principal, ya que la sala de espera estaba permanentemente cerrada ante el deterioro que presentaba. Un candado cruzado entre las puertas impedía el paso al descanso del viajero.

Según la memoria del proyecto, el fin fundamental que movía a Renfe a ejecutar estas obras era



R. MELLADO

ESTACION VIEJA

Centro cultural y de exposiciones

mejorar la atención al viajero y racionalizar el conjunto, tanto funcional como volumétrico. Casi cuarenta millones de pesetas era el presupuesto que iba a invertir la compañía ferroviaria en las obras, cuyo

plazo de ejecución era de ocho meses a partir de la formalización del acta de replanteo, y de un año el plazo de garantía.

Las obras pretendían adecuar el edificio de viajeros en la planta situada al nivel

de ejecución de fuera de ordenación, según el vigente PGOU, y porque las obras solicitadas suponían consolidar, modernizar e incrementar el valor de expropiación del inmueble. Además, se atendió una sugerencia del teniente de alcalde de Urbanismo, Juan José Giner, que decía que la propuesta de denegación se formulaba en función de que las obras proyectadas excedían con amplitud de las «pequeñas reparaciones que exigen la higiene, ornato y conservación de un edificio», únicas permitidas en los inmuebles fuera de ordenación.

Así pues, Renfe hubo de desistir y esperar a que mejorasen sus relaciones con el Ayuntamiento, cosa que sucedió cuando en 1989 se desbloqueó el «problema de la Estación» y tuvo lugar, en marzo, la firma del Convenio para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Córdoba. La compañía ferroviaria veía que se acercaban los fastos de 1992 y que la Estación de Córdoba resultaba impresentable en el año de la Exposición Universal, en el que iniciaba su recorrido (con parada en Córdoba) el tren de Alta Velocidad (AVE). Así, a finales de 1991, y de una forma fidedigna —la opinión pública cordobesa ha seguido recelosa de lograr la nueva Estación hasta hace casi unos días— plantea la iniciación de unas obras que, finalmente, le costarán en torno a 150 millones de pesetas. Con esa remodelación no se con-



R. MELLADO



R. MELLADO

del andén, que se convertiría casi en un 70% en un gran vestíbulo, con más ventanillas de expedición de billetes, con lo que se trataba de evitar las largas colas que se formaban entonces. El nuevo despacho de «paquete-express», ubicado entonces en una casa prefabricada, liberó una gran superficie, que pretendía ser recuperada como sala de espera, vestíbulo principal unitario y aislado, abierto únicamente y de manera visual al resto de espacios de uso público, y comunicado tangencialmente con los andenes y la calle, así como los aseos (en aquel entonces en unas

condiciones incalificables) y taquillas.

Este primer intento de adecuar las instalaciones tuvo lugar en 1986. Renfe desistió de llevarlo a cabo por la prohibición municipal y el clima de tensión desatado en la opinión pública cordobesa, harta de reivindicar una nueva Estación y recelosa de cualquier intento de mejora de la existente. Y se prohibieron, según los informes de Policía Urbanística y del jefe de la sección de Licencias del Ayuntamiento, porque el edificio de la Estación, la más antigua de Andalucía, se encuentra en situa-

ción legal de fuera de ordenación, pero al menos se convierte en un lugar más presentable desde el punto de vista de higiene y comodidad para el viajero, así como de operatividad y mejora de la atención.

Este es el edificio que queda ahora en manos de la ciudad de Córdoba, por mor del Convenio firmado por las administraciones públicas, y que el Ayuntamiento quiere destinar a centro cultural y de exposiciones de las obras de los artistas cordobeses. Una nueva vida para un edificio centenario.

LA NUEVA ESTACION

Descripción del escenario

Si se repasan las hemerotecas y las declaraciones de los políticos cordobeses y andaluces de los últimos 15 años aparece siempre, como trasfondo de la reivindicación de la Estación del Ferrocarril, la demanda de una Estación de Autobuses para la ciudad. La magnitud del problema de Renfe ha dejado siempre en segundo plano otra gran carencia de Córdoba, ya que pocas capitales de 300.000 habitantes podrán encontrarse que carezcan, como ésta, de una Estación de Autobuses. Así, la media docena de empresas de transportes de viajeros por carretera que operan entre Córdoba y capitales y pueblos de Andalucía y otros puntos de España, han debido resolver su problema mediante la habilitación de instalaciones propias o el difícil trasiego de autobuses, que paran brevemente en zonas céntricas de la ciudad para recoger a sus pasajeros, creando inevitables trastornos en la circulación y padeciendo al tiempo unas más que negativas condiciones de trabajo.

Razones ha habido, por tanto, para la reivindicación, pero siempre se ha ligado la solución de la nueva Estación de Autobuses a la del ferrocarril y, aunque se hayan barajado diversos emplazamientos, siempre se concluía que el mejor era frente a la futura nueva Estación. La financiación de esta Estación de Autobuses siempre se ha planteado como algo a cargo de la Junta de Andalucía, y, de hecho, a lo largo de los últimos años, y en los debates políticos surgidos en torno al tema, el Gobierno andaluz siempre se ha mostrado dispuesto a llevarlo a cabo, aunque luego nunca se plasmaba esta disposición debido a desacuerdos en diversos aspectos técnicos.

Así las cosas, un proyecto que en julio de 1985 se valoraba en 200 millones de pesetas, se realizará en 1995 —según un pre-convenio suscrito en 1993— por un valor de 1.050 millones de pesetas. Y es que las cosas suben una barbaridad.

Ironías aparte, es en 1985 cuando el entonces alcalde, Julio Anguita, y el director de Renfe en Andalucía, Juan Antonio Villaronte, firman un convenio para el estudio de liberación y transmisión al municipio por parte de Renfe de los terrenos destinados a la construcción de la Estación de Autobuses. En este texto se señalaba el interés primordial que para el municipio de Córdoba, en el ejercicio de su política de equipamientos, reviste la construcción de este edificio. En octubre de 1985, la Consejería de Transportes de la Junta de Andalucía anunciaba que las obras de la Estación de Autobuses podrían iniciarse antes de fin de 1985. Pero luego no pasa nada. Un año más tarde, el diputado cordobés de Alian-



Superficie en la que se construirá la futura Estación de Autobuses.

R. MELLADO

La Estación de Autobuses

za Popular, Diego Jordano, culpa al enfrentamiento entre comunistas y socialistas de la paralización de la construcción de la nueva Estación de Autobuses, por la falta de acuerdo entre el Ayuntamiento y la Junta de Andalucía para la ubicación de los terrenos donde se construirá esta instalación.

En enero de 1987, el Ayuntamiento ofrece a Renfe la posibilidad de hacer una permuta de terrenos para desbloquear las negociaciones que se llevaban a cabo en torno a la adquisición de los terrenos propiedad de la compañía ferroviaria donde iría ubicada la futura central de autobuses. Desde esa fecha hasta 1993 hay nuevas reuniones y negociaciones, y, de cuando en cuando, el tema vuelve a debatirse ante la opinión pública cordobesa, pero siempre queda soslayado por las preocupaciones, discusiones y negociaciones existentes en torno a la remodela-

ción de la Red Arterial Ferroviaria cordobesa.

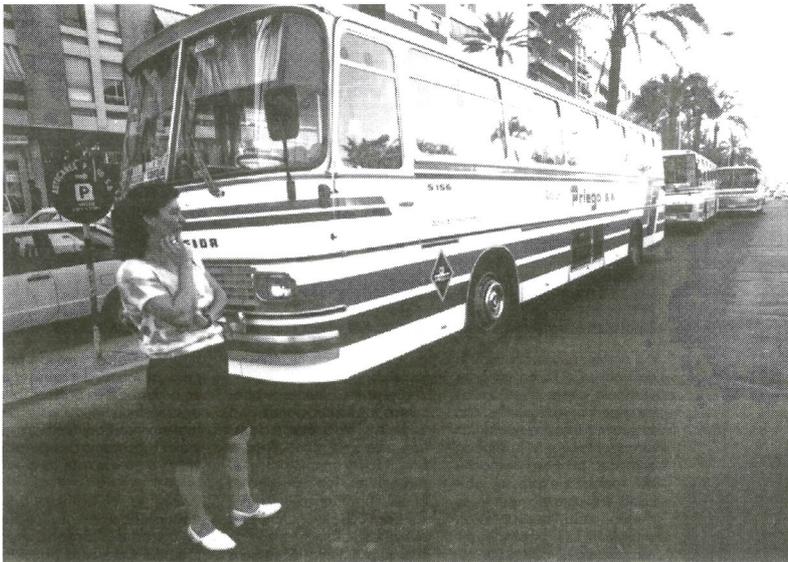
Y, como era de esperar, sólo se aborda seriamente el asunto de la Estación de Autobuses cuando el resto de los temas están ya resueltos. En marzo de 1993 la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Córdoba elaboran un borrador del convenio para la construcción y explotación de la nueva Estación de Autobuses de viajeros que se proyecta construir frente a la Estación de Ferrocarril, por un importe de 1.050 millones de pesetas que abonará la Administración andaluza, que quedará como titular de ese centro. Su construcción se encuadra dentro de los objetivos planteados en el Programa «Ciudades del Sur», creado por el Gobierno andaluz.

Con su puesta en marcha se mejorará sustancialmente el servicio público de transporte de viajeros por carretera, y se facilita-

rá, según el texto del convenio, las operaciones de las empresas concesionarias, al tiempo que un mejor servicio para el gran número de viajeros que la utilizarán.

Para el pago de esas obras, la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía elaboró un cuadro de anualidades. En 1993 pagaría 50 millones de pesetas; 750 millones en 1994, y 250 durante 1995, y se advertía que las obras comenzarían en el primer semestre de 1994 y terminaría en 1995.

Los terrenos liberados del uso ferroviario en la zona de Las Margaritas, al norte de la antigua Estación de Cercadillas, serán los que se utilicen para el emplazamiento de la nueva Estación de Autobuses, según lo previsto en el Plan Parcial de Renfe. El anteproyecto ya tiene el visto bueno del Ayuntamiento y Junta de Andalucía y ha sido realizado por el arquitecto César Portela. El proyecto está a punto de ultimarse.



R. MELLADO

Aunque el proyecto aún no está redactado, ya se conoce la ubicación de lo que será la futura Estación de Autobuses, cuya puesta en marcha acabará con las distintas paradas que las compañías de transportes tienen distribuidas por toda la ciudad.

LA NUEVA ESTACION

El Plan Renfe

Sin barreras

La superficie delimitada por los terrenos de Renfe de parte a parte de la ciudad es de 577.847 metros cuadrados, si bien en torno a 130.000 metros cuadrados —hablamos en cifras aproximadas, pues incluso en las distintas fuentes oficiales los números “bailan”— pertenecen a las instalaciones de la nueva Estación y a los viales del ferrocarril. El Plan Parcial de los terrenos afectados por el ferrocarril se atiende, por tanto, a una superficie de 448.763 metros cuadrados, de los que algo más de 30 hectáreas pertenecen al Ayuntamiento por mor del convenio suscrito con Renfe para la cesión del suelo una vez realizada la remodelación de la red arterial ferroviaria (RAF) de la ciudad, y el resto a diferentes propietarios, en torno a un 30% del suelo, la mayor parte en manos de los grandes constructores cordobeses.

El Plan Parcial de los terrenos de Renfe fija las reglas del juego a la que habrá de ceñirse la gestión urbanística de esas 44 hectáreas de suelo. Un documento que ha permanecido más de una década en un segundo plano, y que a partir de este momento, una vez realizada la nueva Estación, empieza a adquirir un papel protagonista.

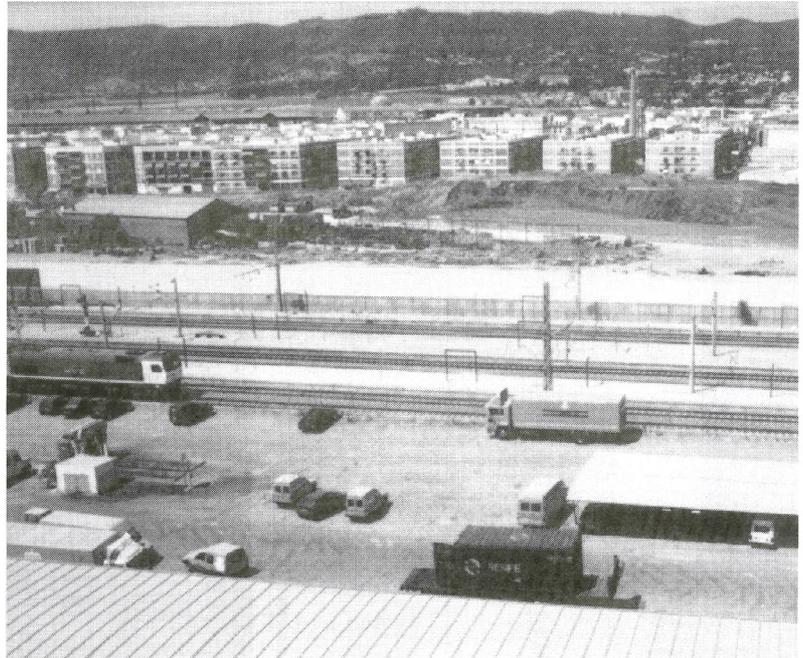
Porque desde hace once años Córdoba sabe perfectamente cuáles son los planes de su Ayuntamiento con respecto al suelo que Renfe acaba de liberar. Estas intenciones se recogen en el avance del Plan Parcial elaborado entre 1981 y 1983 por un equipo de cuatro arquitectos: Jorge Benítez, José Miguel Asensio, Gabriel Rebollo y Angel Rebollo, cuatro jóvenes profesionales cordobeses cuyo esfuerzo empezará a verse plasmado en la realidad a partir de 1995. Ellos redactaron el Plan Parcial que, con apenas modificaciones, sería aprobado definitivamente en los próximos meses por el Ayunta-

miento, y entrará en vigor para urbanizar la zona de expansión más importante de la ciudad, la Córdoba del siglo XXI, una ciudad sin barreras.

Ritmos

El Plan fija los criterios para la urbanización del terreno, en el que está previsto que se edifiquen un máximo de 2.145 viviendas y se crean —subterráneas y en superficie— un total de 4.442 plazas de aparcamiento, en una superficie total de 249.024 metros cuadrados. Además, se prevé destinar una superficie de 47.160 metros cuadrados a uso comercial. Del resto del suelo, el grueso se destina a zonas libres, deportivas y peatonales (incluyendo el gran paseo de 87.137 metros cuadrados que irá desde la plaza de Las Margaritas hasta la glorieta de Almogávares, que será peatonal), 35.217 metros cuadrados serán para instalaciones escolares, 17.160 metros se destinan al parque deportivo y 12.912 metros serán para equipamiento social, incluido un edificio destinado a uso religioso en la zona de Gran Capitán.

Estos son los datos globales, que luego se desglosan por sectores, ya que el Plan Parcial prevé diversos ritmos de urbanización, en cinco etapas, que comienzan con el proyecto de viales longitudinales (las grandes avenidas norte y sur, más el acceso desde Carlos III y los cruces transversales) para pasar inmediatamente después a la urbanización del sector Gran Capitán. Le siguen, por ese orden, la urbanización del sector de Valdeolleros, del sector Estación y, por último, del sector Zumbacón. Cada etapa incluye obras de pavimentación y acerado, redes de alcantarillado, agua, energía eléctrica, alumbrado público, telefonía, gas natural... Todo lo necesario para equipar cada nueva área de la ciudad.



R. MELLADO

El Plan Parcial fija las alturas de los edificios, si son bloques de pisos o casas adosadas, los equipamientos deportivos, docentes y asistenciales de cada zona... Todo ello con el criterio de “reconstruir” los barrios por los que pasa el ferrocarril, pues se considera que la ciudad presenta un aspecto “inacabado”, ya que antes el tren era una frontera, y ahora las dos partes se miran la una a la otra. Por ello, se atiende a la estética, pero también a los edificios existentes en cada zona, para hacer nuevas construcciones acordes con el urbanismo ya implantado, mejorándolo.

Gestión

La gestión de este suelo es un problema peliagudo. El Ayunta-

miento no desea actuar con criterios especuladores, pero, al mismo tiempo, los terrenos de su propiedad han de servirle para recuperar el desembolso realizado para la financiación de las obras de remodelación de la RAF y de la nueva Estación. Conjugar ambas aspiraciones y propiciar al mismo tiempo un desarrollo armonioso de la ciudad requerirán tacto y grandes esfuerzos por lograr políticas de consenso.

En este sentido, Ayuntamiento y Asociación de Empresarios de la Construcción firmaron hace unos años un acuerdo por el que se prevé la creación de una sociedad mixta, de capital público y privado, para la gestión del Plan Parcial de Renfe. Esa sociedad velará por los intereses de la ciu-

dad de Córdoba, y al mismo tiempo propiciará una mayor intervención de los empresarios cordobeses en el Plan Urbanístico, ya que de otra forma serían las grandes empresas constructoras las que se hicieran con el control del suelo.

Actualmente no se sabe, al menos de forma oficial, cómo se llevará a cabo la gestión del Plan. Si es cierto que existen contactos entre la Administración local y los empresarios y las cajas de ahorros cordobesas para crear una sociedad que actúe como gestora en esta difícil empresa. La decisión habrá de adoptarse en los próximos meses, pero, por el momento, está en el aire.

Los viales

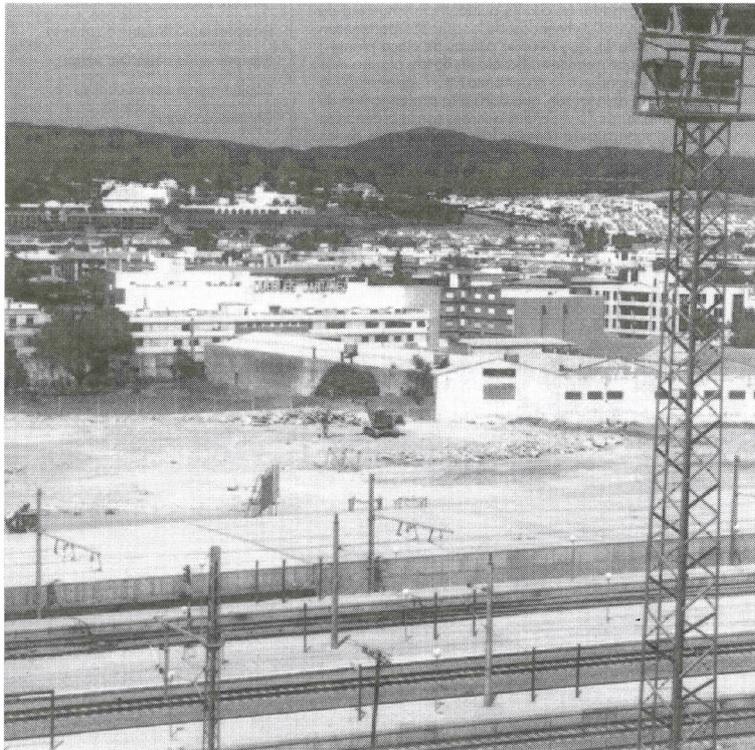
El Plan Parcial de los terrenos liberados por Renfe comprende cinco etapas de actuación. La primera de ellas, sobre la que no nos extendemos por haberse abordado más ampliamente en otra página de El Pregonero, es la ejecución del proyecto de viales longitudinales, que es la que se inicia de manera inmediata una vez inaugurada la nueva Estación de Ferrocarril. Comprende:

1.- Vial norte, desde El Brillante hasta el extremo oeste del Plan Parcial. No está terminado a causa de la aparición de restos arqueológicos a la altura de la Estación.

2.- Vial sur, que se inicia en la actual avenida de América y su prolongación desde el cruce de Las Margaritas hasta la plaza de Ibn Zaydun.

3.- Vial de acceso este desde la glorieta de Carlos III-Carretera de Almadén hasta el cruce de Almogávares. Posiblemente lo construya el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sea subterráneo.

4.- Cruces transversales de Las Margaritas, Brillante, Almogávares y Gran Vía Parque (este último es un paso elevado).



R. MELLADO

El paseo salón

Casi dos kilómetros de longitud tiene el túnel que cubre las vías del tren entre la nueva Estación de ferrocarril y el Polígono de Chinales. Esta “tapa” del tren, bajo la que transcurren las vías, forma un paseo de 24 metros de ancho con una extensión de 87.137 metros cuadrados, que nacen en la plaza de la Estación y que están llamados a convertirse en uno de los principales puntos de encuentro de la ciudad.

Los arquitectos han llamado a este paseo el “gran Paseo Salón del Ferrocarril”, clasificado como sistema de espacios libres en el Plan Parcial de Renfe. Su uso como zona pública y peatonal está claro, aunque con el tiempo deberá decidirse cómo se acondiciona este gran espacio.

El hecho de que sea un túnel impide que se planten árboles y se creen zonas verdes como parques en la superficie. Por ello, la solución que se baraja es la de decorarlo mediante elementos de mobiliario urbano, desde pérgolas y otros sistemas para producir sombra hasta bancos, quioscos, jardinerías con plantas y flores... Como el espacio es muy grande, es posible que admita la creación del tan demandado “carril bici”, así como el acondicionamiento para diversos deportes no competitivos, como puede ser el monopatín u otros juegos que requieran aire libre.

Los viales que enmarcan este gran paseo —que, por cierto, todavía no tiene nombre— tienen grandes aceras con doble fila de arbolado, para así compensar con sombra y estética la carencia de árboles en el mismo.

LA NUEVA ESTACION

El Plan Renfe

Gran Capitán

La segunda etapa del Plan Parcial Renfe corresponde a la ejecución de las obras de urbanización del sector Gran Capitán. Estas obras incluyen la terminación del cruce de Gran Capitán, la red viaria secundaria entre el vial norte y la calle Doña Berenguela y el parque-jardín situado al sur del vial norte. La zona de Gran Capitán cuenta con un gran equipamiento comercial, una superficie de 17.800 metros cuadrados que se situará en la prolongación de la avenida del Gran Capitán con el vial norte, en lo que ya se llama la "manzana de oro" del Plan Renfe, y cuya venta negocia actualmente el Ayuntamiento con responsables de una prestigiosa cadena de centros comerciales.

En la zona se construirán viviendas de cinco y tres plantas, según el lugar de ubicación. De cinco plantas serán las 317 viviendas calificadas en la ordenanza MR-1, destinada a las estrechas manzanas recayentes al paso del ferrocarril, que componen la fachada interior de la ciudad al norte de su centro histórico. En esa manzana Renfe-1 se prevé un porche o galería porticada en planta baja frente al sur. La ordenanza MR-2 (manzana Renfe-2) se asigna a manzanas que por sus dimensiones y ubicación más próximas al tejido urbano consolidado, no deben alcanzar tanta altura como las anteriores. Serán, en Gran Capitán, 146 viviendas de tres plantas.



D. MELLADO

GRAN CAPITAN

Suelo residencial	53.071 m. ²
Suelo comercial	24.604 m. ²
Número de viviendas	463
Número plazas aparcamiento	877
Suelo deportivo	0
Equipamiento religioso-asistencial	4.720 m. ² techo
Centros docentes	8.244 m. ²
Preescolar	2.050 m. ²
Primaria	6.194 m. ²

Valdeolleros

Esta tercera etapa del Plan Parcial de Renfe afecta fundamentalmente al sector denominado Valdeolleros. Además de las actuaciones genéricas de urbanización —calles, acerados, redes de saneamiento, gas y electricidad, entre otras— comprende varias obras concretas, como es el vial sur en la prolongación de la avenida de América en el tramo comprendido entre cruce del Brillante y cruce de Almogávars.

Además, cuando se emprenda el sector Valdeolleros será necesario realizar la red viaria secundaria comprendida entre el vial norte y el límite norte de la delimitación del sector, así como el vial situado al sur, junto a la calle Haza. Finalmente, la actuación incluye la realización del parque-jardín situado al sur del vial norte.

Esta es la zona de actuación más grande, en cuanto a superficie y número de viviendas, del Plan Parcial Renfe. Incluye 803 viviendas, de las que 368 pertenecen a la ordenanza MR-1 (manzana Rente-1), que permite alturas de cinco plantas; otras 331 son de la ordenanza MR-2, que permite edificaciones de tres plantas más planta baja; otras 29 viviendas corresponden a la ordenanza MC-1, que completa manzanas inacabadas en la fachada del vial sur que dará a la prolongación de la avenida de América, y, por último, otras 75 viviendas acordes con la ordenanza MC-2 (manzana Cerrada-2), que servirá para rematar las inmediaciones de las llamadas "viviendas de Carbonell".

Valdeolleros contará con 15.493 metros cuadrados de suelo destinado a equipamiento docente, de los que más de la mitad serán para realizar un gran instituto de Enseñanzas Medias. Igualmente, contará con dos nuevas instalaciones deportivas, una de ellas con predominio de instalaciones cubiertas y otra con zonas verdes al aire libre.

VALDEOLLEROS

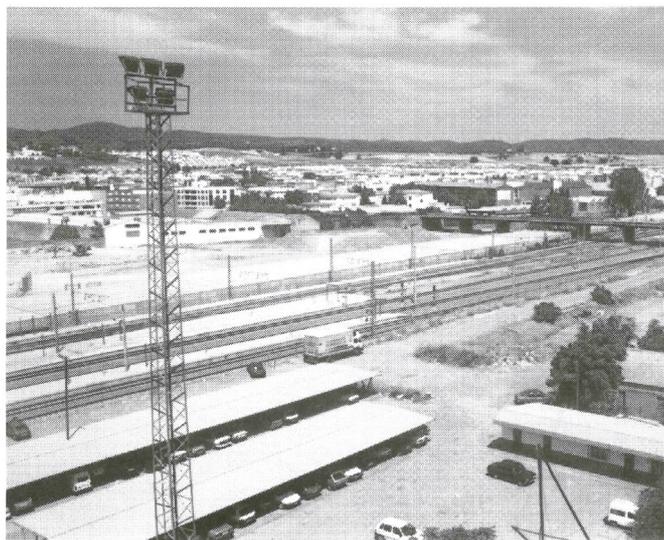
Suelo residencial	92.804 m. ²
Suelo comercial	11.315 m. ²
Número de viviendas	803
Número plazas aparcamiento	1.006
Equipamiento deportivo cubierto	5.049 m. ²
Equipamiento deportivo verde	4.979 m. ²
Equipamiento administrativo	2.368 m. ² techo
Centros docentes	15.493 m. ²
Preescolar	1.188 m. ²
Primaria	5.305 m. ²
Bachillerato	9.000 m. ²



R. MELLADO

LA NUEVA ESTACION

El Plan Renfe



R. MELLADO

Estación

Esta cuarta etapa del Plan Parcial Renfe afecta a los alrededores de la nueva Estación de Ferrocarril, zona que ya se ha visto beneficiada, desde el primer momento, con la terminación de la obra y de los viales del entorno del nuevo edificio. Para la cuarta etapa del Plan está previsto que se utilice la red viaria secundaria entre el vial norte y el límite norte del sector. Igualmente habrá de realizarse la zona incluida en la horquilla que definen la carretera de Trassierra y el Ferrocarril de Almorchón.

En esta parte de Córdoba habrá gran variedad en cuanto a los tipos de vivienda autorizados. Son un total de 536, de la que la mayor parte, 431, se hará de acuerdo con la ordenanza manzana Renfe-1, que autoriza la construcción de pisos con planta baja más cinco alturas. Hay un grupo de 21 viviendas, las traseras de las Casas de Cañete, que se edificarán de acuerdo con la ordenanza MC-1, y otro grupo de 54 viviendas que se realizarán de acuerdo con la ordenanza MC-2 (manzana cerrada), en la zona de Las Margaritas. Se prevé igualmente que se edifiquen 17 viviendas unifamiliares adosadas, en la Colonia de la Paz, justo frente al edificio de la Estación, para completar esta colonia. Por último, hay seis viviendas que se acogerán a un régimen muy especial, la ordenanza CTP-1 (Colonia Tradicional Popular 1) en Las Margaritas. En este barrio hay una importante dotación de suelo para equipamiento docente (enseñanza primaria) y zonas deportivas.

ESTACION

Suelo residencial	63.078 m. ²
Suelo comercial	8.240 m. ²
Número de viviendas	536
Número plazas aparcamiento	654
Equipamiento deportivo	3.540 m. ²
Equipamiento docente (E. primaria)	5.067 m. ²

Zumbacón

La quinta y última etapa del Plan Parcial Renfe comprende la ejecución de las obras de urbanización del sector Zumbacón. En primer lugar, se realizará la red viaria secundaria situada entre el Sistema Técnico de Comunicaciones y el límite norte del Sector. Posteriormente se hará la red viaria secundaria comprendida entre el vial longitudinal de acceso este y el límite sur del sector.

En cuanto a la urbanización de la barriada, esta cuenta con menos superficie destinada a zona comercial, aunque un número importante de viviendas (343). Por el contrario, es la zona que recibe más equipamientos, pues en ella se construirán centros de educación preescolar y enseñanza primaria, así como un centro sanitario, un centro cultural y un mercado. Por último, cuenta con suelo para instalaciones deportivas.

En la barriada del Zumbacón el Plan Parcial ha respetado su carácter residencial y familiar, previendo la construcción de 295 viviendas de tres plantas (MR-2), en la zona más cercana a las instalaciones ferroviarias, y 48 viviendas unifamiliares, acordes con la ordenanza CTP-1 (Colonia Tradicional-Popular 1) que también se aplicará para un pequeño grupo de viviendas en Las Margaritas.



R. MELLADO

ZUMBACON

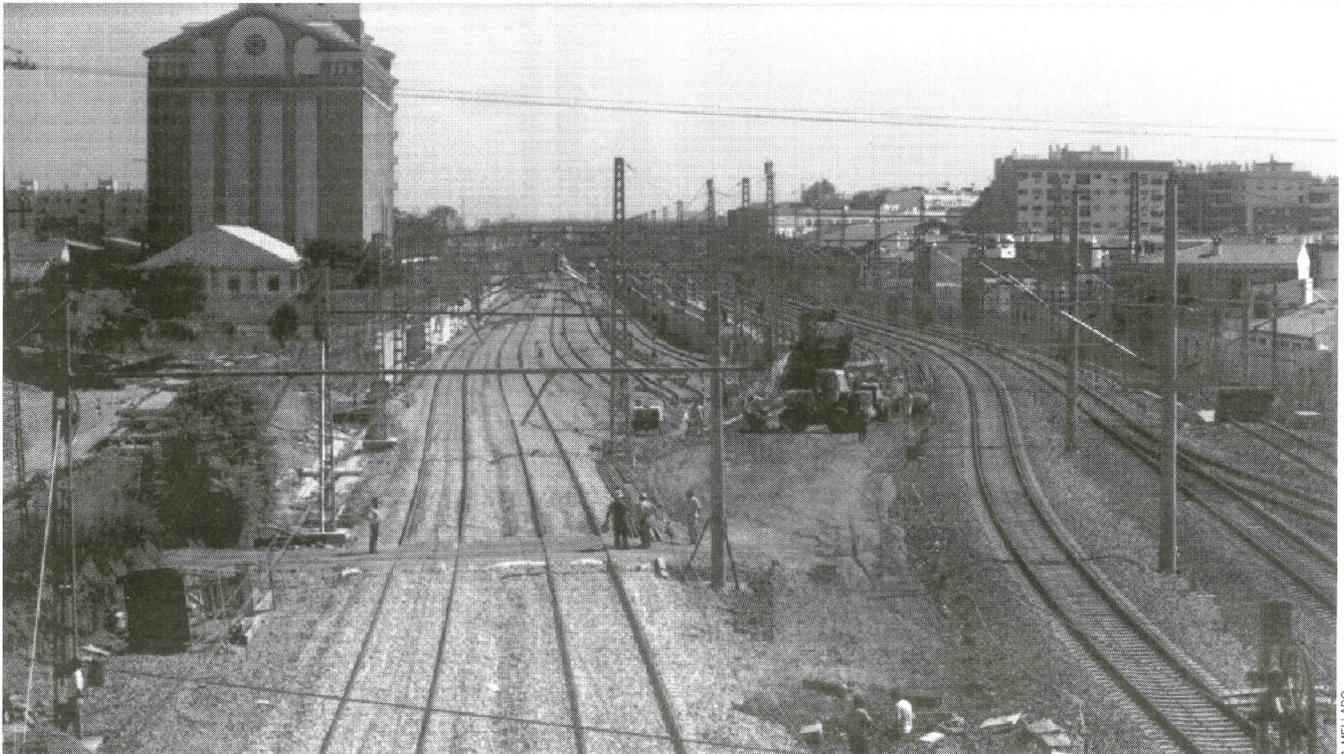
Suelo residencial	40.071 m. ²
Suelo comercial	3.001 m. ²
Número de viviendas	343
Número plazas aparcamiento	347
Suelo deportivo	3.592 m. ²
Equipamiento comercial (mercado)	8.580 m. ² techo
Equipamiento cultural-recreativo	3.866 m. ² techo
Equipamiento sanitario	1.958 m. ² techo
Equipamiento docente	6.413 m. ²
Preescolar	1.150 m. ²
Primaria	5.263 m. ²



R. MELLADO

LA NUEVA ESTACION

El Plan Renfe



F. MELLADO

Los cordobeses están acostumbrados a oír hablar de los «terrenos liberados por la Estación», pero quizá muchos de ellos no sepan exactamente a qué se refiere esa frase. Pues bien, se trata de terrenos «liberados del uso ferroviario», de una gran superficie que queda a disposición del municipio una vez cubiertas las nuevas vías y cuando sean retiradas las vías inservibles y las múltiples edificaciones —la mayoría semiderruidas y ya abandonadas— que mantenía Renfe en torno a la antigua Estación. Ese terreno ha sido cedido por la compañía ferroviaria al Ayuntamiento, como forma de pago de su participación en las obras de remodelación de la Red Arterial Ferroviaria (RAF) cordobesa.

Un reto
Pocas ciudades en el mundo se encuentran con las posibilidades que se abren para Córdoba: casi 45 hectáreas de terreno que cruzan de parte a parte una ciudad y que permiten, de repente y en pleno centro de la misma, crear un urbanismo nuevo, calles, viviendas, comercios, zonas deportivas, parques y colegios. Además, el Plan, tal como se explica en otras páginas

15.000 millones en inversiones hasta el año 2010

de este Pregonero, permite el «cospido» de la ciudad, el encuentro de calles que morían en los pasos a nivel o simplemente ante las vías del ferrocarril.

Los próximos quince años van a ser, por tanto, objeto de una operación urbanística de envergadura, que dará lugar a una nueva ciudad. El Plan Renfe supondrá igualmente una importante inversión económica. A los 18.000 millones de pesetas ya destinados por las administraciones a la remodelación de la RAF, así como en la Estación de Mercancías de El Higuerón y los dos futuros ejes transversales, así como la futura Estación de Autobuses, habrá que sumar los 15.000 millones de inversión pública y, sobre todo, privada, que generará la urbanización de los terrenos liberados por el Plan Renfe.

Esta cifra, la de los 15.000 millones de pesetas, se obtiene de las conclusiones de un estudio realizado por el catedrático José Javier Rodríguez Alcaide en el marco de un convenio suscrito entre el Ayuntamiento y la Universidad de Córdoba. El estudio, titulado «Impacto económico de la remodelación arterial y desarrollo urbano de la Estación de Córdoba», parte de que la urbanización de los terrenos empezará en torno a 1996, y concluye, utilizando técnicas de simulación, que en un período de 14 años esta urbanización dará lugar a la inversión de 15.000 millones de pesetas.

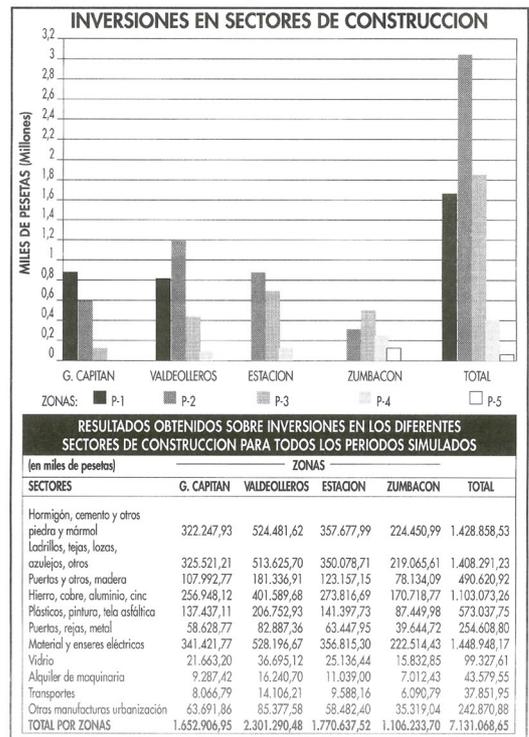
El estudio dirigido por el profesor Rodríguez Alcaide consta de dos partes. La primera analiza la inversión ya realizada en la remodelación de la RAF: 18.000 millones

(cuando terminen las inversiones en curso) que han generado una inversión inducida de otros 7.500 millones de pesetas, 1.500 empleos (la mayor parte de ellos en 1992) y

el pago de 5.000 millones de pesetas en sueldos.

La segunda parte evalúa la inversión prevista en los terrenos liberados por la Estación. Este suelo es objeto de un Plan Parcial que determina sus usos: edificabilidad, equipamientos, zonas ajardinadas y zonas comerciales. También prevé este Plan Parcial —elaborado en 1983 por el equipo de arquitectos formado por Angel y Gabriel Rebollo, Jorge Benítez y José Miguel Asensio, y asumido posteriormente por el Plan General de Ordenación Urbana de 1986—, un determinado

RESUMEN PLAN PARCIAL RENFE				
CONSTRUCCIONES	SUPERFICIE M ²	VIVIENDAS UNID.	M ² CONSTRUIDOS	
			LOCALES	RESIDENCIA
Viviendas tipo MR1 ⁽²⁾	28.164	1.116	18.145	128.377
Viviendas tipo MR2 ⁽²⁾	31.830	772	7.846	89.433
Viviendas tipo MC1 ⁽³⁾	1.360	57	1.224	6.606
Viviendas tipo MC2 ⁽³⁾	4.360	129	1.745	14.704
Viviendas tipo UAD1 ⁽³⁾	3.410	17	-	3.165
Viviendas tipo CTP1 ⁽³⁾	4.134	54	-	6.739
Edificio comercial	3.423	-	17.800	-
Espacios libres	87.137	-	-	-
Centros docentes	35.217	-	-	-
Parques deportivos	17.160	-	-	-
Equipamiento social	7.042	-	-	-
TOTAL	223.237	2.145	46.760	249.024



LA NUEVA ESTACION

El Plan Renfe

ritmo de urbanización y construcción en los terrenos liberados que, si bien luego dependerá de la iniciativa privada y de la demanda de suelo, experimentará pocas oscilaciones. Este Plan ha decidido empezar a urbanizar la parte de la avenida del Gran Capitán —que pasará a desembocar en la avenida de El Brillante— para seguir con Valdeolleros, zona de la nueva Estación y Zumbacón.

Con la base de estas previsiones se ha desarrollado el estudio, del que ofrecemos algunos de los cuadros económicos realizados por este equipo de expertos de la Universidad de Córdoba. El estudio simula la actividad urbanística que habrá en la zona Renfe entre 1996 y 2010, agrupando esos catorce años en siete períodos de dos años cada uno, y dividiendo el estudio en cuatro zonas urbanas diferenciadas: Gran Capitán, Valdeolleros, Estación y Zumbacón. De los 450.000 metros cuadrados de suelo, será aproximadamente un 50% el destinado a viviendas, mientras que el resto se destinará a viales y todo tipo de equipamiento. El número de viviendas previstas es de 2.145, y unos 46.000 metros cuadrados se destinarán a locales comerciales, de los cuales 17.800 serían para una gran superficie, que se situaría en la «manzana de oro» del Plan, en la prolongación hacia el norte de la avenida del Gran Capitán, en unos terrenos cuya venta se está negociando actualmente con un gran centro comercial. La construcción de este centro comercial está sin evaluar en el estudio.

Para la construcción de las viviendas se espera una inversión de 7.000 millones de pesetas, aunque aún se desconoce a qué precio se va a vender el suelo. Se añade la cantidad de 4.700 millones de pesetas, que es lo que gastarán las familias en equipar sus nuevas casas. A estos gastos se suman los de instalación de oficinas y locales comerciales, así como otra serie de necesidades. Esto supondrá para la actividad económica de la ciudad 3.000 millones de valor añadido bruto todos los años y la creación de 600 empleos permanentes en servicios. El período más feliz será el de 1998 y 1999, ya que esos años tendrán lugar las inversiones más fuertes, al coincidir el final de la urbanización de la zona Gran Capitán con la fase media de Valdeolleros, el inicio de actividad en la Estación y la urbanización de las calles en la barriada del Zumbacón.

INMOVILIZADO	ZONAS				TOTAL
	GRAN CAPITAN	VALDEOLLEROS	ESTACION	ZUMBACON	
Mobiliario	1.007.837,00	1.523.123,60	1.023.479,60	647.494,50	4.201.934,70
Maquinaria	91.866,98	52.914,51	40.347,29	22.494,47	207.623,25
Instalaciones frigoríficas	12.734,57	17.902,65	10.008,66	7.610,59	48.256,47
Vehículos	27.182,80	65.985,95	41.029,07	28.051,27	162.249,09
Ordenadores y programas	31.488,94	4.666,16	9.950,93	1.983,64	48.089,67
TOTAL POR ZONAS	1.171.110,29	1.664.592,87	1.124.815,55	707.634,47	4.668.153,18

(Total en miles de ptas.)



F. MELLADO

NUMERO DE VIVIENDAS DISPONIBLES						
PERIODOS	TIPO VIVIENDA	ZONAS				TOTAL
		G. CAPITAN	VALDEOLLEROS	ESTACION	ZUMBACON	
2	MR1	146,0	184,0			
	MR2	317,0	165,0			
	MC1		14,5			
	MC2		37,5			
TOTAL P-2		463,0	401,5			864,5
3	MR1		184,0	431,0		
	MR2		165,5		147,5	
	MC1		14,5	28,0		
	MC2		37,5	54,0		
	UAD1			17,0		
	CTP1			6,0	24,0	
TOTAL P-3			401,5	536,0	171,5	1.109,0
4	MR2				147,5	
	CTP1				24,0	
TOTAL P-4					171,5	171,5
TOTAL		463,0	803,0	536,0	343,0	2.145,0





AYUNTAMIENTO DE CORDOBA

La Nueva Estación

Cordobesas y Cordobeses:

Ha llegado el momento, tanto tiempo esperado, de inaugurar la Nueva Estación de Ferrocarril y para quienes amamos y sentimos Córdoba es un hecho que nos llena de alegría. Por fin se ha acabado con un problema histórico de nuestra ciudad. Por fin se comienza a resolver la comunicación de la ciudad con su zona norte. Por fin los ciudadanos podrán atravesar las instalaciones ferroviarias sin los inconvenientes de las largas esperas o de poner en peligro su propia vida. Por fin se ha terminado con una situación injusta e inapropiada para una ciudad como la nuestra.

Y también debe ser motivo de nuestro orgullo, porque el edificio de la Nueva Estación, sus instalaciones y el nuevo trazado ferroviario están a la altura y con la calidad que Córdoba merece, y vienen a ser un magnífico símbolo del progreso de la ciudad.

Córdoba está experimentando la transformación más importante de su reciente historia, surgen nuevas perspectivas urbanas, nuevas visiones de la ciudad, nuevas calles y avenidas, nuevas instalaciones, edificios públicos y privados. Todo ello señala que la Córdoba del siglo XXI comienza a emerger con fuerza, fruto del esfuerzo de todos los cordobeses y cordobesas.

Hoy podemos afirmar que mereció la pena su esfuerzo, y la lucha que por conseguir la Estación ha llevado a cabo la ciudad y el movimiento ciudadano, que sufrió el proceso de cuatro personas, porque hay momentos en que la injusticia de una situación indigna y calienta los ánimos. Sindicatos, empresarios, peñas y organizaciones ciudadanas también actuaron con firmeza e hicieron modificar decisiones injustas y perjudiciales para resolver el problema de la Estación. Los hombres y mujeres de las fuerzas políticas hemos sabido olvidar nuestras diferencias y dar ejemplo de poner por delante los intereses de la ciudad a cualquier otro. Quiero resaltar este aspecto y deciros que ese espíritu de unidad y firmeza, en lo esencial, es lo que hace progresar a los pueblos.

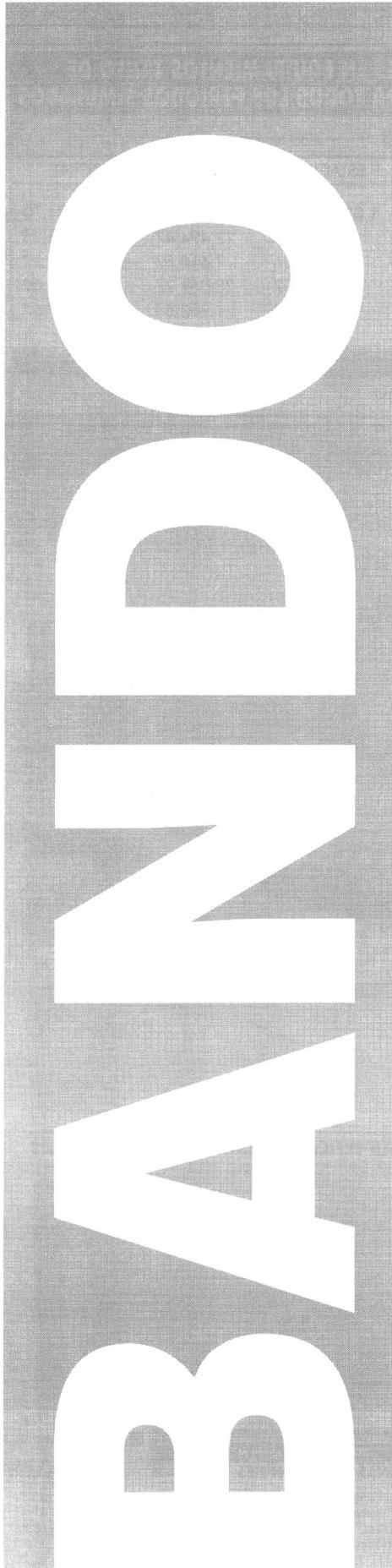
Hemos resuelto un importante problema, sin duda el símbolo de los problemas de Córdoba, pero inmediatamente otros retos vienen a ocupar su lugar. Nos queda mucho por hacer, el futuro se construye día a día, pero previamente hay que diseñarlo. Córdoba ya ha dicho que futuro quiere y ha redactado para ello un Plan Estratégico que mantiene ese espíritu de unidad que hizo posible conseguir esa espléndida obra que es la Nueva Estación de Ferrocarril de Córdoba. El desarrollo de este Plan debe ser el objetivo que centre nuestro esfuerzo en el futuro.

A todos, como Alcalde de Córdoba, gracias y enhorabuena.

Córdoba, 1 de septiembre de 1994

El Alcalde

Herminio Trigo Aguilar

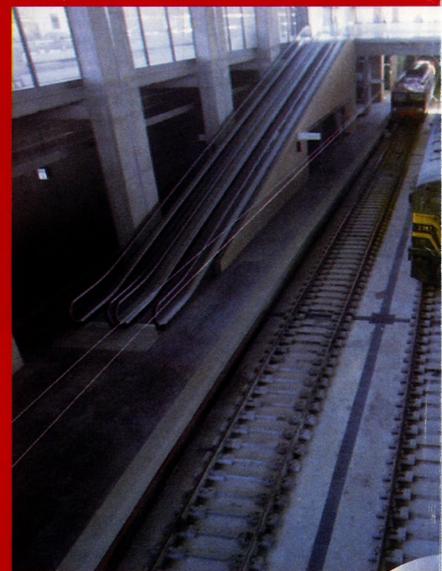
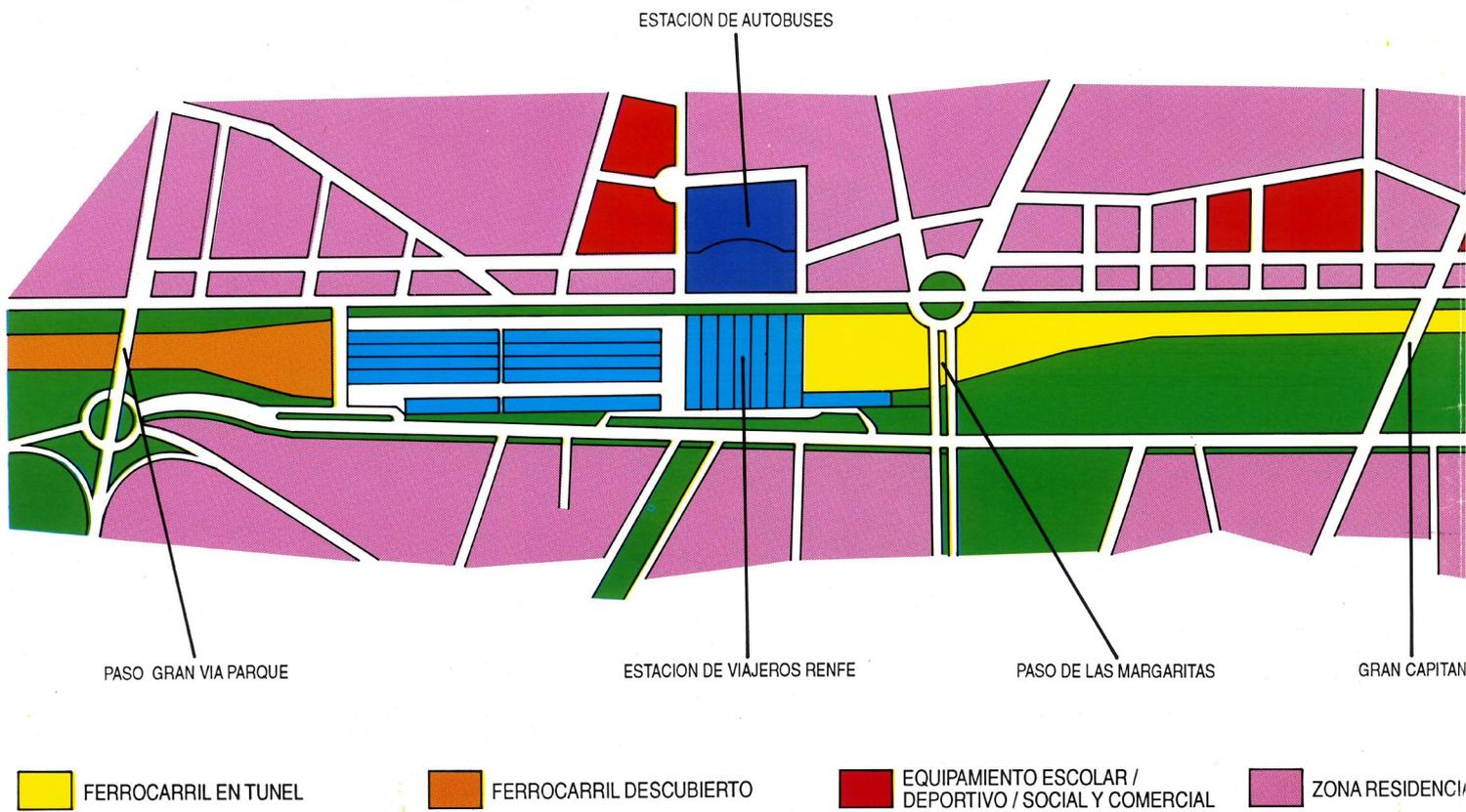




Revista de información municipal. **Edita:** Ayuntamiento de Córdoba. **Director:** Ricardo Rodríguez Aparicio.
Fotografía: Rafael Mellado. **Imprime:** Tipografía Católica, Sociedad Coop. And.
 - Pol. Ind. La Torrecilla - Córdoba. **Redacción:** Gabinete de Medios de Comunicación del Ayuntamiento de Córdoba.
 C/. Capitulares, 1 - Teléfono 472000 (117). Depósito Legal: CO-78/1983.
Tirada del presente número: 45.000 ejemplares. **Difusión gratuita.**
 Se permite la reproducción total o parcial de los textos o fotografías incluidos en este número, siempre y cuando se cite la procedencia. El Pregonero no comparte necesariamente las opiniones de sus colaboradores y, por tanto, no se hace responsable de las mismas.



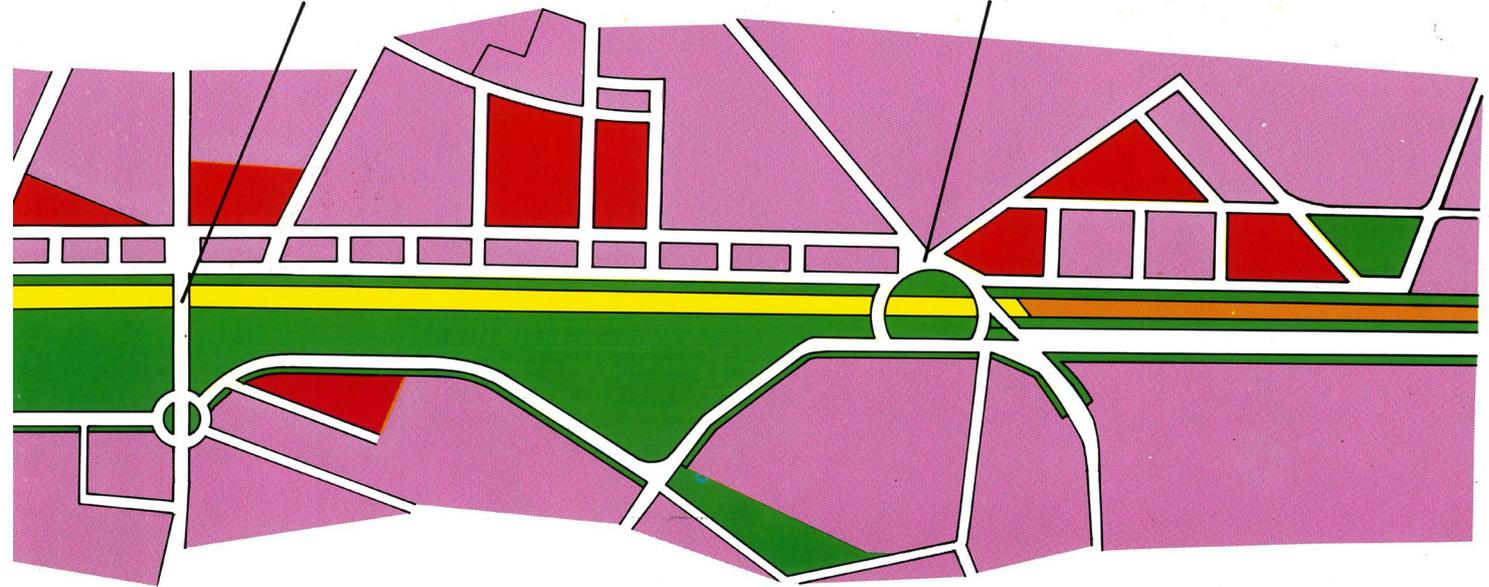
PLAN PARC



IAL RENFE

PASO DEL BRILLANTE

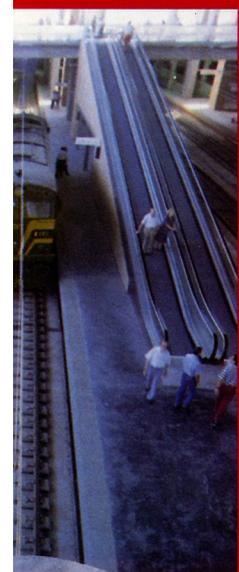
GLORIETA DE ALMOGAVARES



ZONA DE ESPACIOS LIBRES / VERDES

ESTACION DE FERROCARRIL

ESTACION DE AUTOBUSES



La Nueva Estación entró en servicio para los trenes que circulan por las vías de ancho nacional el pasado 22 de agosto. Esta apertura no oficial provocó un enorme interés ciudadano, acudiendo gran cantidad de cordobeses al edificio de Cercadillas. El alcalde, Herminio Trigo, junto a otras autoridades provinciales, fueron testigos de la salida de este ya histórico primer tren.

EL PRIMER TREN

