



Diciembre 1993

N.º 98

LA NUEVA CIUDAD

LA NUEVA CIUDAD

Córdoba, antes del PGOU



La Avenida de Barcelona, un ejemplo del incontrolado crecimiento de la ciudad en la década de los sesenta.

RAFAEL MELLADO

Ciudad desarticulada, barrios sin equipamientos

La Córdoba anterior al Plan General de Ordenación Urbana de 1986 puede contemplarse en dos tiempos; una primera fase en la que se produce un crecimiento desordenado y con excesivo aprovechamiento del suelo, como consecuencia del Plan General de Ordenación Urbana de 1958, y una segunda fase de parálisis en la actividad constructora, que se produce en los años previos a la aprobación del PGOU del 86, y que se prolonga hasta 1988, aproximadamente.

La ciudad previa a la revisión del PGOU de 1986 es una ciudad desarticulada, que ha experimentado un crecimiento no controlado por las autoridades, que ha sufrido especulación de suelo y que ha visto surgir barrios populosos con viviendas de muy variada calidad pero bajo el denominador común del hacinamiento, de la falta de zonas verdes, de aparcamientos y de equipamientos en general. Sirvan de ejemplo las zonas de Ciudad Jardín, Santa Rosa, avenida de Barcelona, Sector Sur... Barrios en los que, sin ser céntricos, los vecinos se desesperan buscando estacionamiento para sus coches, los chiquillos no tienen donde jugar y las administraciones experimentan serias dificultades para obtener terrenos donde ubicar colegios, institutos o centros asistenciales, porque los planes urbanísticos no obligaban como ahora a los promotores a ceder terreno para equipamiento social.

Cuando se redacta la Revisión de 1986, los arquitectos responsables de la misma definen el PGOU de 1958 como «desarrollista», «emblemático» y hasta «ficticio», pues detectan en él un escaso interés por su cumplimiento. Otra crítica realiza-

da hacia aquel Plan es que la ciudad queda desarticulada, sus barrios desconectados entre sí y con bolsas de suelo vacío frente a la congestión de muchas barriadas.

Córdoba había vivido a finales del XIX su revolución urbanística con la creación de la plaza de las Tendillas, la calle Cruz Conde y la avenida del Gran Capitán, que marcaron una configuración de la ciudad hacia el norte, hacia las vías del ferrocarril

Campo de la Verdad y Huerta de la Reina, donde los hijos dejan las viviendas familiares y se establecen en otros barrios de Córdoba, produciéndose cierto envejecimiento de la población.

Este es el panorama general de la ciudad hasta la década de los setenta, en que se producen importantes movimientos especulativos de suelo y también proliferan las urbanizaciones clandestinas en las zonas naturales que rodean la ciudad. En

nuevo plan se mantiene cierta actividad constructora y de edificación de viviendas sociales, pero en 1983 se decreta la suspensión de licencias con carácter cautelar en determinadas zonas de la ciudad y ello lleva a la práctica inactividad al sector de la construcción, que emigra en gran parte hacia los florecientes proyectos de la costa malagueña. Son épocas de fuerte especulación con el suelo y de expectación ante la futura normativa.

En líneas generales, puede decirse que Córdoba ha triplicado su población en los últimos sesenta años, y que en 1981 había un parque de 78.445 viviendas, casi el 70% de las cuales fue construida entre los años 60 y 80, una década enormemente floreciente para la construcción. El ritmo decreció en la siguiente década por las causas citadas de elaboración del PGOU, con un ritmo medio de construcción de 1.500 viviendas al año. Es un dato significativo el enorme peso que tuvo la construcción de viviendas de protección oficial (VPO) durante esas fechas, tendencia que se invirtió totalmente una vez aprobado el Plan.

Por último, un aspecto destacable de la etapa previa a la Revisión del PGOU de 1986 es el hecho de que la construcción casi indiscriminada de nuevos núcleos de población en distintos barrios no afectó al casco histórico de la ciudad, que no ha sufrido, como otras capitales españolas en esas mismas fechas, grandes daños por edificaciones que rompan el urbanismo tradicional o por destrozos de edificios con valor histórico. Por el contrario, el casco histórico, de enormes dimensiones (220 hectáreas) y gran belleza, ha sufrido un progresivo despoblamiento y abandono durante esos años de desarrollismo.

Tras una fase de crecimiento desordenado y un excesivo aprovechamiento del suelo, como consecuencia del Plan de 1958, se pasó a una fase de parálisis en la actividad constructora, previa a la aprobación del PGOU de 1986

y la Estación, y el surgimiento de una zona centro. A lo largo del siglo XX, no ha experimentado grandes novedades en su estructura, salvo el «ensanche» de Ciudad Jardín y, en los años 40 y 50, cierta expansión de la zona sur. Eugenio González, director de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento, comenta que «esta ciudad ha estado funcionando con una plaza hasta finales de los sesenta».

Ya en los años sesenta se producen nuevos crecimientos, esta vez hacia la zona de Levante, apoyados en el eje de Carlos III. Al mismo tiempo, se detecta un crecimiento negativo en zonas como Cañero, Electromecánicas, Fray Albino,

1979, con seis años de retraso, se acomete la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba, y se abre un largo periodo de siete años en el que la ciudad transmite sus tensiones políticas —igual que el resto del país, son los primeros años de la democracia— al planeamiento urbanístico, ya que un gobierno municipal de izquierdas, primero en coalición, luego con mayoría absoluta comunista, intenta reflejar muchos criterios de justicia social en el PGOU, suscitando una reacción de oposición frontal en grupos de opinión más conservadores, especialmente entre los empresarios.

Así, en los primeros años de trabajo en el

LA NUEVA CIUDAD

La revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba

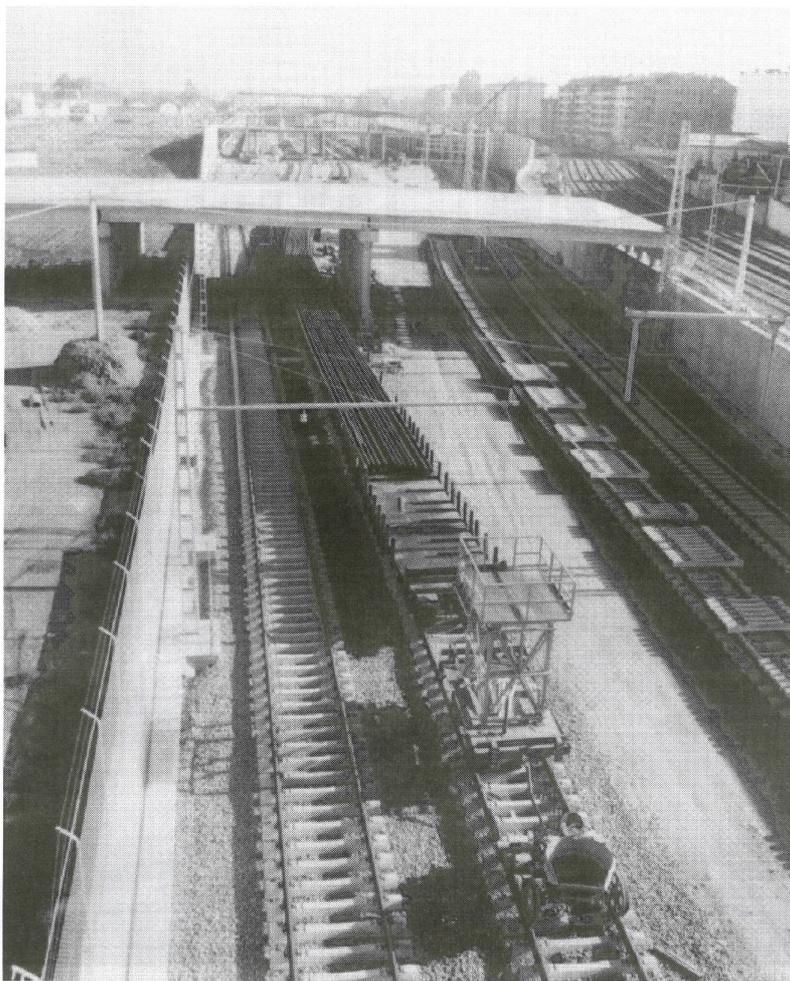
La Revisión del Plan General de Ordenación Urbana iniciada en 1979 y que obtuvo su ratificación definitiva en agosto de 1986 ha tenido una gran importancia, y la tendrá en el futuro, para la evolución de la ciudad de Córdoba. Ese exhaustivo documento, de difícil y polémica gestación, ha podido pecar de optimista en sus previsiones y de excesivamente duro en sus requisitos, pero ha supuesto una voluntad firme de restañar las heridas de una ciudad casi hecha «a pedazos», de enfocarla hacia un crecimiento racional y de dotarla ante tantas carencias poco acordes con una población de 310.000 habitantes a finales del siglo XX. Los efectos del PGOU han sido, en algunos casos —como se verá más adelante— contrarios a los perseguidos, pero en líneas generales ha realizado un diseño de ciudad que empieza a vislumbrarse, y que posiblemente se perciba con claridad en la primera década del siglo XXI, aunque para entonces otras revisiones habrán puntualizado sus errores.

Quizá el principal defecto del Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba (PGOU) haya sido el optimismo de sus previsiones:

—Un incremento de la población de 100.000 habitantes en ocho años, por lo que estaba preparado para una Córdoba de hasta 375.000 habitantes y la revisión del Plan una vez superada esa cifra.

—Unas inversiones de 38.000 millones de pesetas en esos mismos años, de los que el Ayuntamiento aportaría 7.271 millones (de los que habría que descontar los 1.600 destinados a Emacsa para la red de agua), 21.375 millones las administraciones supramunicipales (principalmente Junta de Andalucía y Gobierno de la nación) y el resto la inversión privada. Estas inversiones, a la fecha, se han superado, pero quizá empleadas en otros fines distintos a los inicialmente programados, ya que con motivo de la Exposición Universal de Sevilla en 1992 hubo aportaciones suplementarias de la Administración para grandes proyectos, caso del tren de alta velocidad o la autovía de Andalucía. Lo cierto es que el PGOU, por sí mismo, no ha tenido capacidad para motivar una fuerte inversión privada hasta que en 1991 comenzó el «boom» de edificación en las zonas nuevas de la ciudad, como es el caso de Vista Alegre o Poniente, entre otras.

—La creencia de que habilitando un crecimiento limitado de las zonas urbanizables se lograría que el mercado enfocase su actividad a «restañar» huecos y a la rehabilitación de viviendas en el casco histórico. De hecho, la rigidez de las normas dispuestas por el Plan General para proteger el casco histórico ha dado lugar a que la inversión privada vuelva sus ojos hacia otras zonas, y al aún mayor deterioro de la parte histórica-artística de la capital, ya sea Judería ya sean otros barrios populares como San Andrés, San Pedro, La Magdalena, San Lorenzo o Santa Marina. Sin embargo, y también es un fenómeno reciente, en estos barrios proliferó la edificación de viviendas unifamiliares adosadas de dos pisos, con patios interiores comunes y arquitectura acorde con la tradición y fisonomía de las calles que están dotando de nueva vida a lugares hasta hace poco muy deteriorados.



La Estación, una de las líneas maestras del PGOU.

RAFAEL MELLAO

El largo camino hacia una nueva ciudad

Igualmente, la constructora municipal Vimcorsa ha adoptado un papel estimulador del mercado, promoviendo pequeños solares en zonas céntricas y destinándolos a viviendas VPO que obtienen de inmediato largas lis-

perspectiva edificar unas 2.500 viviendas de protección oficial.

—El suelo industrial. El PGOU, con el mismo criterio de forzar a los interesados a aprovechar la oferta existente, limita el crecimiento del suelo industrial, pro-

escaso suelo industrial con atractivo. La situación cambiará radicalmente en los próximos cinco años, con el nuevo Parque Industrial Techno-Córdoba, el Polígono Industrial Joyero, la nueva zona junto a Chinales y la ampliación

Las líneas maestras del PGOU se sitúan en torno a tres puntos de la ciudad: la Estación (con su futuro emplazamiento); el Casco Urbano (para el que se conciben más de treinta actuaciones y fomento de rehabilitación de viviendas); y el Río (para el que se propone la redacción de un Plan que busque los medios de hacerlo urbano y aprovechado para la ciudad)

tas de solicitantes para su compra. Vimcorsa ha jugado, a partir de 1989, un papel cada vez más activo en la regulación del mercado de la vivienda en Córdoba construyendo, junto con la Caja Provincial de Ahorros de Córdoba, las escasas viviendas de VPO realizadas durante esos años de euforia económica. Para los próximos cinco años tiene en

gramando solamente la ampliación de Las Quemadas incluyendo terrenos cercanos a Cañero y otro nuevo entre Chinales y Asland. Los hechos, tozudos, han demostrado que el suelo industrial existente no interesaba, por su alto precio, escasas dotaciones y gran tamaño de las parcelas, a los empresarios cordobeses, lo que ha disparado los precios del

de Las Quemadas, planificada esta vez con pequeñas parcelas adecuadas para artesanos y pymes industriales.

Pero volvamos al asunto principal. El PGOU de Córdoba, o más bien su revisión, fue encargada por el Ayuntamiento en 1980 al equipo Eusya, pero surgieron dificultades y al poco se pasaba el proyecto al equipo Tauro (Talle-

res de Urbanismo de Córdoba), encargado de la redacción del Plan. Este equipo concibe la revisión del PGOU como una manera de enmendar los desaciertos urbanísticos sufridos por la ciudad en el cuarto de siglo anterior, y responde a los modernos criterios según los cuales la planificación de un territorio es determinante para su desarrollo futuro. En este sentido, y de acuerdo con los dictados de una Corporación Municipal de izquierdas, la de Julio Anguita, se busca que Córdoba tenga un desarrollo más armónico, que evite la estratificación de las clases sociales por barrios, que no se dispare la especulación de suelo, que la ciudad tenga mayores servicios y dotaciones...

La redacción del PGOU tiene lugar en medio de una continua controversia, en la que la Cámara de Comercio presenta un río de alegaciones, la Confederación de Empresarios de Córdoba actúa de manera similar y los empresarios de la construcción anuncian una férrea oposición que se iba a traducir en un aluvión de denuncias ante los tribunales. Finalmente, la Junta de Andalucía aprobó el Plan en agosto de 1986, mediante una resolución del entonces consejero de Obras Públicas e Infraestructura, Jaime Montaner. La Junta de Andalucía introdujo 36 modificaciones entre las que sería destacable una que pide que se simplifique la tramitación de algunas licencias urbanísticas, o la que fuerza la inclusión de la presa San Rafael de Navallana.

Las líneas maestras del PGOU se sitúan en torno a tres puntos de la ciudad: la Estación, con su futuro emplazamiento, las vías soterradas y los terrenos libres en el centro de Córdoba; el casco urbano, para el que se conciben más de treinta actuaciones además de políticas de fomento de la rehabilitación de viviendas y el río, para el que se propone redactar un Plan Especial que busque los medios de hacerlo urbano, integrado y aprovechado para la ciudad, y, en sus márgenes, una gran zona verde que fuera el pulmón del casco histórico de la ciudad.

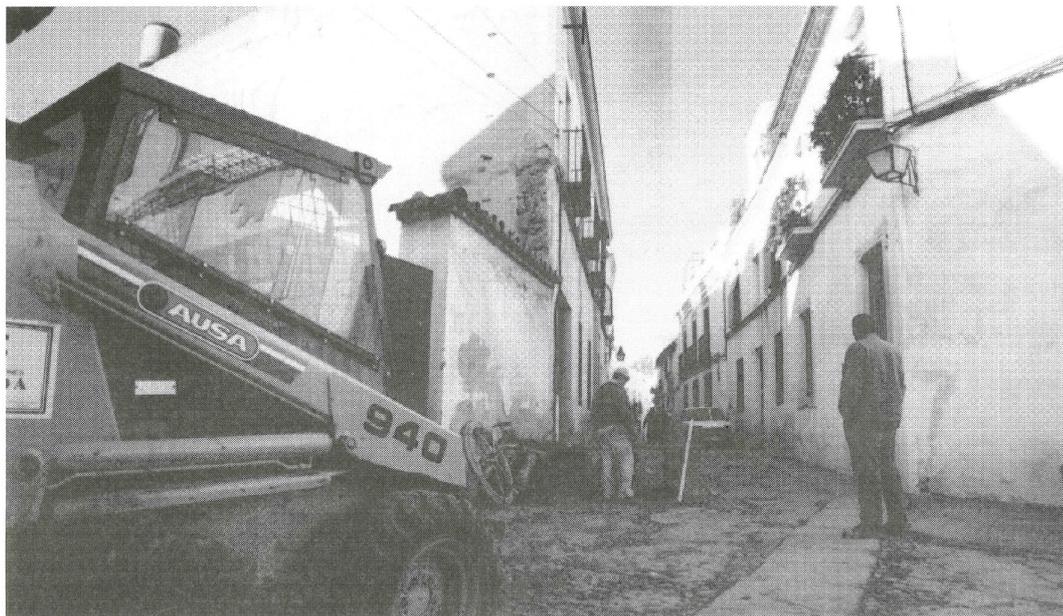
Esas tres grandes ideas están a medio camino, aunque la más avanzada sea la de la nueva Estación de Renfe, actualmente en construcción, y el inminente soterramiento de las vías, que eliminará barreras entre dos partes de la ciudad y propiciará la creación de una gran avenida, la más grande de la ciudad. Al casco histórico ya se ha hecho mención, y en cuanto al río, ha sido entre 1992 y 1993 cuando han empezado a aplicarse medidas tendientes a su aprovechamiento, con la instalación del recinto ferial como primera iniciativa.

Junto a estos tres grandes puntos de interés, uno de los objetivos fundamentales del Plan —y causa del rechazo que produjo entre los empresarios en el primer momento— era conseguir suelo para el municipio. Las previsiones eran obtener 1.172.000 metros cuadrados de suelo para equipamientos en suelo urbano, y 500.000 metros cuadrados para sistemas generales. El grado de cumplimiento de esta previsión se desconoce por el momento, aunque el número de plazas adjudicadas, solares propiedad municipal, edificios destinados a equipamiento ciudadano y escolar ha aumentado de forma evidente en los últimos años.

(Pasa a pág. 5)

LA NUEVA CIUDAD

La revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba



En el Plan figuran unas normas muy rígidas para proteger las edificaciones del Casco Histórico.

(Viene de pág. 4)

El PGOU divide la ciudad en 76 unidades de actuación y 67 actuaciones aisladas, y prevé 33 actuaciones aisladas para la zona centro, en la que la previsión era obtener para el Ayuntamiento 58.940 hectáreas de suelo y edificios para equipamiento. Las actuaciones programadas en el casco eran guarderías, colegios, aparcamientos públicos, un centro comercial, un hotel municipal... Algunos puntos de estos ambiciosos planes están conseguidos, mientras que otros siguen siendo un difícil objetivo.

Ya se ha señalado que los redactores del Plan han sido restrictivos en cuanto a la incorporación de nuevo suelo urbanizable, con el objeto de aprovechar el existente. También se ha indicado que el PGOU obliga ahora a los promotores de urbanizaciones a ceder espacio destinado a zonas verdes y equipamiento, por lo que la construcción deja de ser un simple negocio especulativo y muy rentable y obliga a los promotores a reflexionar muy seriamente sobre el tipo de vivienda que ponen a la venta y la parte de la ciudad en la que compran el suelo. Si a eso se añade que el control sobre la aparición de restos arqueológicos empieza a ser muy severo, es comprensible que la actividad de viviendas de protección oficial, antes tan lucrativa y solicitada por el sector privado, quede a partir de 1987 prácticamente en manos del sector público, que tampoco supo reaccionar con rapidez. Fueron esos primeros años de puesta en marcha del PGOU años de feroz especulación, de nula oferta de vivienda para las personas con menos poder adquisitivo y de incrementos espectaculares en los precios de venta de los pisos. Un cambio total en el mercado.

El Plan preveía la edificación de 29.472 viviendas en ocho años, cantidad excesiva a todas luces, pero es que su modelo de ciudad tendría en la actualidad setenta mil habitantes más que ahora. Estos cálculos se incluían en catorce planes parciales, con una edificabilidad media de 46 y 48 viviendas por hectárea. El total de viviendas se distribuía de la si-

guiente manera:

- 10.575 viviendas del sector privado en unidades de actuación (7.994 en el núcleo principal, 1.001 en pedanías y 1.580 en las parcelaciones clasificadas como suelo urbano).
 - 500 viviendas de iniciativa pública en el Polígono Guadalquivir.
 - 2.000 viviendas en la barriada de Las Moreras y 500 en la de Las Palmeras.
 - 3.200 viviendas en el centro histórico.
 - 8.095 viviendas en el primer cuatrienio de suelo urbanizable programado.
 - 5.202 es el segundo cuatrienio de suelo urbanizable programado.
- Se preveía un ritmo medio de edificación de 3.684 viviendas anuales, lo que se alcanzará durante algunos ejercicios actualmente, pero imposible de alcanzar en los primeros tiempos del

PGOU. Este prevé, tal como van confirmando los acontecimientos, una ciudad que crece hacia Poniente y Margaritas, junto a otro eje de penetración hacia la Sierra que confirma la progresiva destrucción de las barreras sociales que estratificaban a la población por barrios: se siguen produciendo, pero pierden esas lindes tan acentuadas. El Plan considera que la periferia Oeste es la única capaz de atraer población y participar en el crecimiento del término municipal.

Como dato curioso, el equipo redactor del PGOU incluyó en el mismo un análisis del asentamiento de la población por zonas según el nivel económico de sus habitantes, en el que el Plan General distingue varias áreas. La residencia de las clases superiores se localiza en las principales arterias del centro de la ciudad, Paseo de la Victoria, Conde de Vallesano, Plaza de Colón, bor-

riadas periféricas (Valdeoleros, Levante, Viñuela, Parque Figueroa, Miralbaida, Azahara, etc.).

Por último, un cuarto nivel de residencia obrera se localiza en el resto de la periferia urbana, unas veces con soporte en actuaciones estatales del tipo de grandes polígonos (Fuensanta, Santuario, etc.) otra en actuaciones unitarias de absorción del chabolismo y hacinamiento (Moreras, Palmeras, etc.) y otras, por fin, en agrupaciones de otra índole próximas al casco (La Paz, Occidente, Naranjo, etc.). Existen además localizaciones de residencia obrera en pedanías dispersas en el término.

Según este esquema, el Plan se propone incluir entre sus objetivos la corrección de los procesos de segregación. Sin embargo, los redactores del PGOU afirman que está fuera del alcance del Plan General la transformación del modelo de estratificación social en clases, del que los procesos de segregación no son sino su reflejo espacial. Se añade que, de acuerdo con el criterio general propuesto para la organización de las políticas urbanas, estas deben condicionar el modelo territorial y las políticas económicas, es decir el ejercicio de las

RAFAEL MELLADO

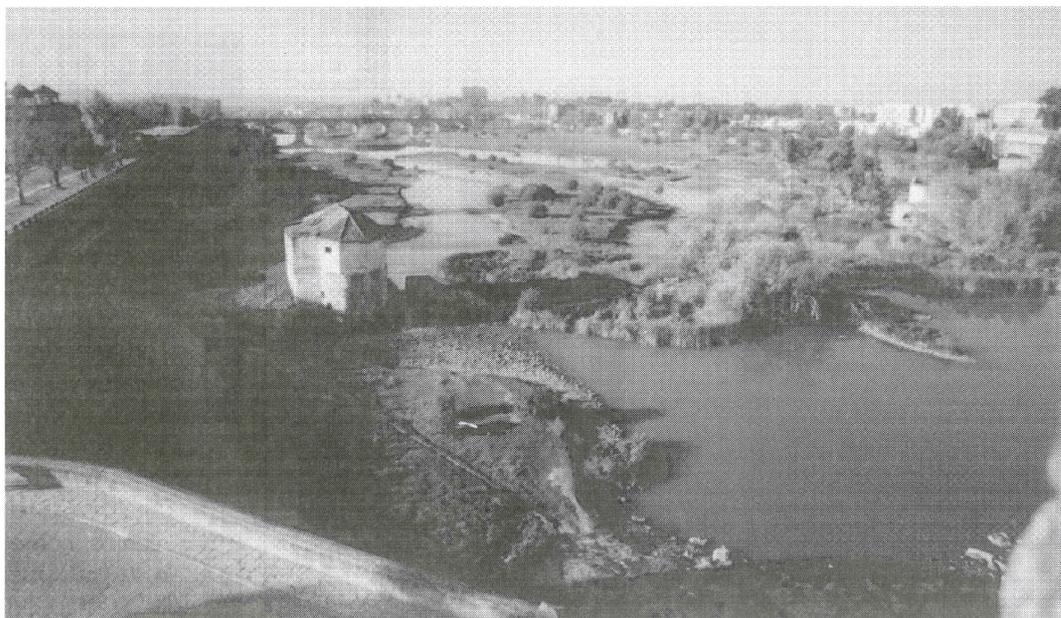
Los redactores del Plan fueron restrictivos en cuanto a la incorporación de nuevo suelo urbanizable, con el objeto de aprovechar el existente

des de Gran Vía Parque, norte de Santa Rosa y zona entre ésta y el Camping municipal, la Sierra y algunas zonas puntuales del casco histórico.

Un segundo nivel de clases medias altas se localizan en Santa Rosa, Ciudad Jardín, bordes de los principales ejes del centro histórico y Parque Cruz Conde.

Un tercer nivel, de rentas ajustadas a la oferta mínima actual de viviendas se localiza en las ba-

competencias administrativas supramunicipales, induciendo las más adecuadas para operar las deseadas transformaciones en el modelo económico y por tanto en las causas de los procesos diagnosticados, entre ellos el de la segregación de la población urbana. Todo ello requiere, como una de las primeras medidas, la reducción de las diferencias en equipamientos y servicios por zonas.



El Río ha requerido la elaboración de un Plan Especial.

RAFAEL MELLADO

LA NUEVA CIUDAD

Poniente



RAFAEL MELLADO

Desde la P-1 hasta la P-6, las unidades de actuación urbanística de la barriada de Poniente, el nuevo "ensanche" de la ciudad, se suceden en los últimos años con gran actividad de las empresas constructoras y aceptación por parte de los compradores de viviendas, a quienes resulta atractivo establecerse en zonas totalmente nuevas, acordes a los criterios del nuevo urbanismo, con zonas ajardinadas, grandes calles y construcciones de calidad. Es la de Poniente una barriada emergente, o, dicho de otra manera, un punto de confluencia de una nueva manera de pensar de los cordobeses, de una nueva cultura de la calidad de vida que les aleja del centro comercial tradicional y les sitúa en pisos o en casas adosadas confortables, dotados de todo tipo de servicios y pensados para familias de clase media.

Porque la P-1, la más famosa por su extensión, incluye 2.300 nuevas viviendas, a las que suman las 124 de la P-2, las 130 de la P-4, las 70 de la P-5 (unifamiliares, en los Olivos Borrachos) y las 625 de la P-6. Es claramente, una nueva ciudad la que surge en Poniente, y a pasos acelerados, como lo impone el ritmo de la demanda de viviendas. Se trata de pisos que se están vendiendo entre los 14 y los 25 millones de pesetas, según la extensión y calidades, y algunos de ellos se estructuran formando una manzana en torno a la cual se disponen las viviendas, con plazas de aparcamiento subterráneas y, en el centro, grandes superfi-

cias ajardinadas, en algunas de las cuales no faltan las piscinas. Se crea así alojamiento para economías medias en las afueras, un tipo de construcción que apenas existía en Córdoba, donde se pasaba de la calidad y el lujo de las zonas céntricas y comerciales a la falta de dotación y calidades inferiores de la periferia.

El gran mérito de Poniente es, por otra parte, que restaña o recose las "heridas" de la ciudad, las bolsas de suelo que han contribuido a que la mayor parte de los barrios cordobeses estuvieran desconectados entre sí. La avenida Gran Vía Parque se convierte así en frontera entre Ciudad Jardín y Poniente, y eje del nuevo crecimiento de la ciudad en la zona este, de norte a sur. Las nuevas zonas urbanizadas de Poniente enlazan con una barriada que se había quedado aislada, la de Occidente, y con las edificaciones "sueltas" de la avenida del Aeropuerto, hacia la zona residencial y de servicios sanitarios del Parque Cruz Conde, y, mediante el crecimiento de otra nueva actuación, la de Vista Alegre, llenando esa bolsa de suelo que permanecía convertida en un erial entre la avenida del Aeropuerto y el Cementerio de la Salud, ya en desuso y casi convertido en un jardín urbano al estilo de otros campos de ciudades europeas.

atracción del barrio, en el lugar de encuentro y de intercambio cultural y comercial de este área de Córdoba.

Poniente no es un proyecto. Es una realidad evidente, con la mayor parte de las inversiones realizadas, las viviendas terminadas o a media construcción y un número creciente de familias implantándose en la zona, que en poco tiempo demandará transporte urbano y todo tipo de servicios a la Administración local. Los viales, terminados, múltiples especies vegetales plantadas a lo largo de sus avenidas y, en general, una actividad constructora que ha sido una espita de escape para las promotoras cordobesas, así como una solución al tremendo problema de escasez de viviendas planteado en la década de los ochenta.

Barriada emergente



RAFAEL MELLADO

Explanada del futuro centro comercial Zoco-Córdoba.

POÑIENTE

1 Con cerca de 3.000 nuevas viviendas, es la nueva zona de crecimiento de la ciudad

La barriada albergará a una población familiar, de poder adquisitivo medio, en pisos que cuestan entre 14 y 25 millones **2**

3 La urbanización está muy avanzada, con calles y viales terminados, árboles plantados y viviendas ya ocupadas La P-1, la más famosa por su gran tamaño, alojará a 2.300 familias en **4** pisos de calidad

5 El centro comercial Zoco-Córdoba, con su gran plaza y auditorio, será el polo de atracción de esta "mini ciudad"

LA NUEVA CIUDAD

Prolongación Gran Vía Parque



RAFAEL MELLADO

Un nuevo eje Norte-Sur

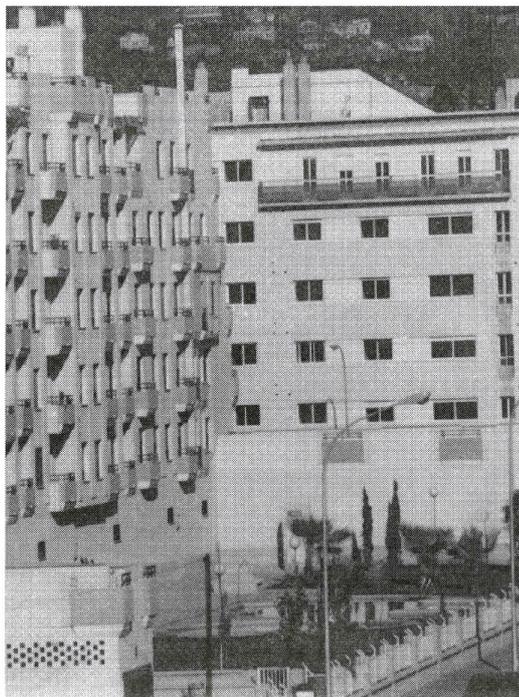
La avenida Gran Vía Parque se convertirá en los próximos años en un nuevo eje de comunicaciones Norte-Sur, o viceversa, con un poder de conexión entre distintas áreas de la ciudad equivalente al del Paseo de la Victoria, además de un nudo de comunicaciones esencial para el gran área de desarrollo que supone la barriada de Poniente y la de Las Margaritas. Esta avenida será en algunos tramos populosa y habitada —actualmente lo es, entre avenida del Aeropuerto y Medina Azahara— y en otros, aunque a largo plazo estará llena de viviendas, es casi una travesía, puesto que el Plan General de Ordenación Urbana

de Córdoba prevé su conexión con la carretera de Santa María de Trassierra una vez cruzadas las vías del tren, y, de hecho, esta estructura está ya muy avanzada.

Por el sureste, Gran Vía Parque muere en el Pabellón Polideportivo de Vista Alegre, una decisión urbanística controvertida, que la Gerencia de Urbanismo explica defendiendo la imposibilidad de dar salida al tráfico de toda esta zona hacia el Puente de San Rafael, que no admitiría esa sobrecarga de vehículos. Las previsiones eran desviar el tráfico de esa parte de la ciudad hacia la Ronda de Poniente, pero el municipio recibió primero el presupuesto para

la construcción del Pabellón de Vista Alegre, “y se hizo antes el tapón que el recorrido alternativo, pero así son a veces las cosas de la administración”, según el comentario del responsable de la Gerencia de Urbanismo, Eugenio González.

La principal función de Gran Vía Parque, además de definir el crecimiento de Poniente, es la de convertirse en “by pass” del tráfico rodado desde la avenida del Aeropuerto hacia Trassierra. Esta función está muy avanzada, con una inversión de unos 300 millones de pesetas en suelo y ejecución de la conexión Vía Parque, Ibn Zaydun y Periodista Quesada Chacón y parte de la calzada ejecutada, aunque falta por expropiar los terrenos de una rotonda de 100 metros que será el eje de conexión con la carretera de Trassierra, y que se espera puede estar en ejecución para marzo de 1994. La conexión final se hará esperar algo más, puesto que sólo podrá realizarse cuando las vías provisionales del tren se sustituyan.



RAFAEL MELLADO

GRAN VIA PARQUE

- 1** Esta gran avenida define el crecimiento de la ciudad hacia Poniente y Las Margaritas. Será una de las principales arterias de Córdoba, al conectar la carretera de Trassierra y la avenida del Aeropuerto
- 2** El “tapón” que supone el Pabellón Polideportivo se debe al intento de evitar más tráfico en el Puente de San Rafael. La prolongación supone 200 millones en compra de suelo y unos 100 millones en ejecución de obras
- 3** La conexión final deberá esperar a que Renfe sustituya las vías provisionales, aunque la carretera está muy avanzada
- 4**
- 5**



RAFAEL MELLADO

LA NUEVA CIUDAD

El Brillante



RAFAEL MELLADO

El Brillante adquiere fama en esta ciudad como zona privilegiada de viviendas unifamiliares y pisos de calidad, pero también como lugar escasamente dotado de servicios públicos y equipamientos. Y, en los últimos años, por su problema de tráfico, motivado por su único acceso desde el Viaducto del Pretorio, que en los fines de semana y fechas "punta" soporta un tráfico de hasta 60.000 coches/día. Es el aspecto funcional, por tanto, el que más ha acaparado la atención a la hora de estudiar la problemática de esta zona.

La situación del tráfico cambiará en los próximos años con el soterramiento de las vías del tren y la apertura de nuevas vías de comunicación, como la prolongación de la avenida del Gran Capitán, que enlazará con la del Brillante, o, más hacia el este, la Glorieta de Almogávares (sustituyendo al otro paso a nivel). Y, sobre todo, la descongestión del tráfico se logrará mediante las rondas de circunvalación, que enlazarán desde Chinales hasta Gran Vía Parque, cruzando La Arruzafa y Trassierra y posibilitando nuevas entradas y salidas a los vehículos.

Eso, en cuanto al tráfico. En cuanto al urbanismo, El Brillante está siendo escenario de la edificación de varias urbanizaciones de calidad, que se suman a las ya existentes y a los cientos de *chalets* familiares—algunos de gran lujo—que existen a las faldas de la sierra. Una urbanización emblemática es la de El Patriarca, realizada en terrenos propiedad de la condesa de Cardona, y que ha requerido largos años de negociación. El motivo ha sido que, cuando iba a recibir el visto bueno el Plan Parcial de El Patriarca,

a mitad de la década de los ochenta, un informe de la Universidad de Córdoba notificó que la urbanización iba a destrozarse el bosque relicto mediterráneo de mayor importancia del Valle del Guadalquivir, por lo que se recondujo toda la operación "en una negociación muy difícil", en palabras de los responsables de la Gerencia de Urbanismo de Córdoba.

La solución fue concentrar las viviendas en un adosado que dañara lo menos posible el bosque, concentrando ahí los derechos de la propiedad, a la que también se cedieron parte de los derechos de aprovechamiento de la P-1, en un acuerdo urbanístico que después ha sido imitado en otros puntos de España. El resultado es que la parte principal del bosque relicto ha pasado a propiedad municipal, y junto a él quedan terminadas 350 viviendas unifamiliares adosadas.

Fruto de otro convenio con otra familia cordobesa, la señora Guerra Roldán, son las viviendas de la zona cercana a Santa Rosa y Cruz de Juárez, junto al nuevo instituto. Se trata de las unidades de actuación SR-6 y SR-7, que han dado lugar a entre 600 y 700 pisos en total.

Otra zona de viviendas unifamiliares adosadas que por su ubicación y por ser algo anterior a las citadas se hizo muy famosa en la ciudad es la de La Asomadilla, conocida como B-15, con 115 casas que forman un gran complejo con servicios comunes—pis-

cina, parque infantil—, un tipo de edificación que ha sido muy frecuente en los últimos años en otras ciudades andaluzas, pero que en Córdoba no existía.

En la zona de La Asomadilla, además de este tipo de viviendas de estructura desahogada y grandes viales, el Ayuntamiento ha obtenido un enorme terreno de 220.000 metros cuadrados que está destinado a convertirse en un gran parque para el norte de la ciudad. Junto con el Parque de El Tablero—la otra gran urbanización más reciente de la sierra cordobesa, situada ésta al oeste de la avenida del Brillante y famosa por sus "pubs" nocturnos veraniegos—que tiene 80.000 metros cuadrados de extensión, se forman las dos grandes zonas verdes urbanas del norte de Córdoba. Las fincas están a la espera de una dotación presupuestaria que permita su acondicionamiento, pero su gran extensión hace prever una magnífica ocasión de equipamiento deportivo al aire libre en el marco de los grandes pulmones vegetales de la ciudad.

Y, para completar la estructura comercial de la zona norte, en el lugar conocido como Tablero Bajo se está edificando el centro comercial Pryca-Sierra, que contará con un hipermercado de 13.000 metros, cien locales para tiendas y establecimientos de hostelería y un gran garaje con 2.200 plazas de aparcamiento. Son 10.000 millones de inversión, de los que 8.000 se destinan a la construcción del complejo, que ocupará una extensión de 107.000 metros cuadrados.

EL BRILLANTE

1 Su principal problema es el tráfico, que se resolverá al desaparecer el Viaducto y con las futuras rondas

Dos grandes urbanizaciones, El Tablero y La Asomadilla, han proporcionado casi 30 hectáreas de parques al municipio

3 El Patriarca, con 350 chalets adosados, ha respetado la mayor parte del bosque relicto mediterráneo

Las actuaciones SR-6 y SR-7 han supuesto la edificación de más de 600 pisos nuevos en la zona

5 El centro Pryca-Sierra contará con 100 tiendas, un hipermercado y 2.200 plazas de aparcamiento



Obras en el Centro Comercial Pryca-Sierra en El Brillante.

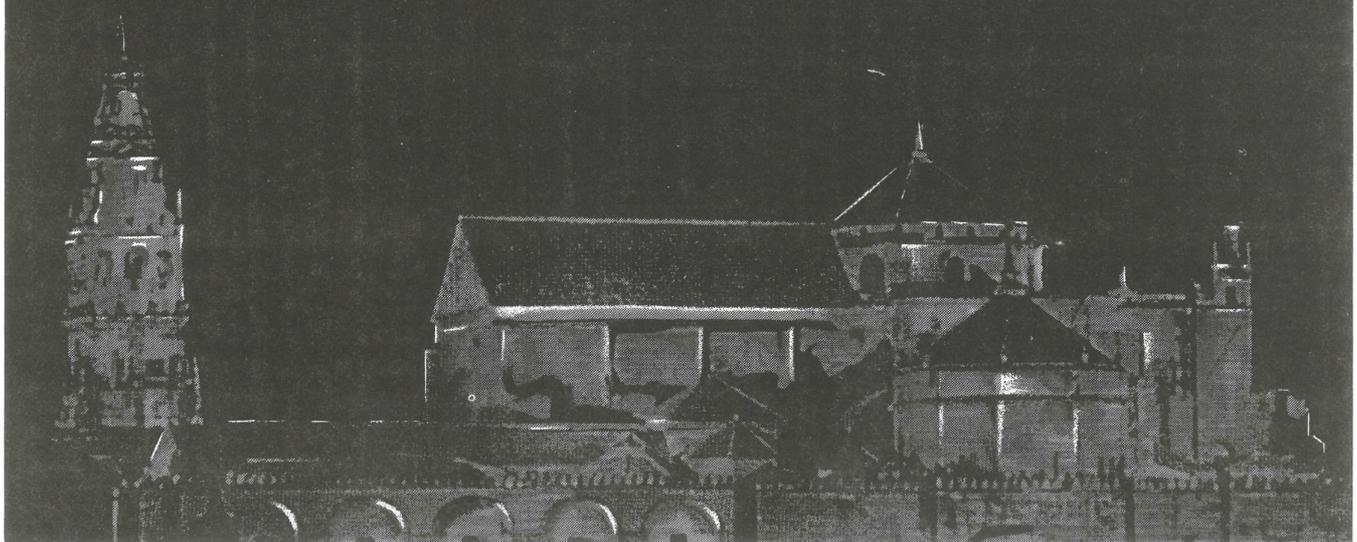
RAFAEL MELLADO

PRYCA

LA SIERRA

 Zahira

*Brindar por estos 16 años
de gratificante andadura
es ahora, más que nunca,
brindar por la felicidad
de todos los que
con su confianza en PRYCA,
la han hecho posible.
FELICES FIESTAS.*



LA NUEVA CIUDAD

Las Margaritas



RAFAEL MELLADO

El “cosido” de la ciudad: desde Trassierra hasta Electromecánicas

En el barrio de Las Margaritas, más conocido como “Polígono de las Margaritas”, la caída de la horrenda estructura de hormigón que prolonga durante unos meses o durante un año más el tormento del paso a nivel puede coincidir con un cambio revolucionario en el barrio. Al tiempo que avanzan las obras de Renfe y de la Estación —aquellas que tantas veces reivindicaron los vecinos de la zona a pie firme cortando la circulación de los trenes— en Las Margaritas, pasadas las vías, se está produciendo un importante fenómeno de crecimiento urbano, que está pasando desapercibido al resto de la ciudad y que posiblemente se desvele al tiempo que caiga ese “muro” centenario que es el paso de los trenes.

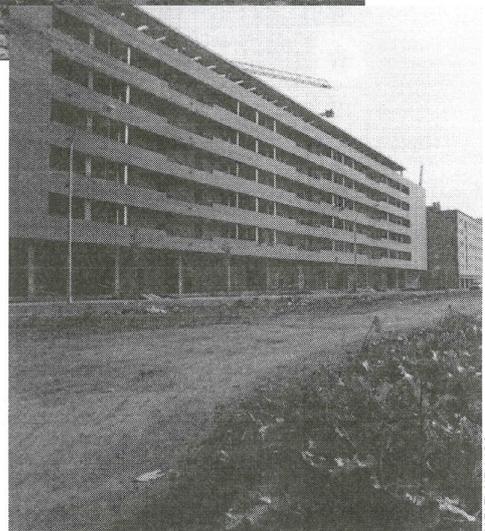
Margaritas crece, pero al mismo tiempo de crecer remienda y une con ese crecimiento urbanizaciones hasta la fecha aisladas, como pueda ser el Parque Figueroa, San Rafael de la Albaida o las fases de la barriada Electromecánicas. Su desarrollo supondrá, por tanto, la articulación de esa zona noroeste de la capital y la cohesión social de barrios que hasta el momento son casi pequeños pueblos anejos a la urbe.

De manera que una vez cruzadas las vías, entre la carretera de Trassierra y la avenida Gran Vía Parque, está surgiendo MA-2, con 650 viviendas en vías de ejecución que suponen “ligar” o unir las urbanizaciones Huerta de María Luisa y Barriada de la Paz y ofrecerles una salida hacia Gran Vía Parque. A la izquierda de Gran Vía Parque, un nuevo “cosido”, el de MA-3, con una primera fase de 1.300 viviendas que supone llegar hasta el Parque Figueroa y que en el futuro se extenderá hacia la izquierda cruzando la avenida del General Perón, en la llamada Huerta de Santa Isabel, lindando con la carretera de Palma del Río. Ese crecimiento puede llegar, en un periodo de unos seis años, hasta la zona de Miralbaida y Electromecánicas, cerrando por el noroeste un anillo de población que se verá potenciado por las futuras rondas de circunvalación.

En esta zona, además de la iniciativa privada, hay una importante actividad en VPO (vivienda de protección oficial) y en gestión de suelo público, que se acentuará en el futuro, ya que entre la empresa municipal Vimcorsa y la empresa constructora de la Junta de Andalucía EPSA están preparando una oferta de unas 3.000 viviendas. Se trata de dos programas de actuación urbanística (PAU, de tramitación algo más larga y compleja que los planes parciales), uno de ellos llamado Electromecánicas 2 (E-2) y otro Margaritas-5 (MA-5) en la parte sur de la carretera de Trassierra.

Y, para completar el panorama, la MA-1, la más avanzada, justo en el norte, entre avenida del Brillante y Trassierra, encima de Las Moreras, una urbanización de 2.300 viviendas ya en ejecución, con una inversión de 10.000 millones de pesetas nada más que en la urbanización de la zona, que será motivo de reequilibrio social al conectar las urbanizaciones de lujo de El Brillante y El Tablero con la marginada barriada de Las Moreras.

Las Margaritas, que tantos años han sufrido el paso a nivel, tendrán grandes ventajas cuando se termine la nueva Estación de ferrocarril, ya que ésta se concibe dentro de una gran plaza, en la que se ubica igualmente la necesaria Estación de Autobuses. Esta plaza, por su tamaño y por incluir estos importantes servicios de transporte, tendrá un gran movimiento de viajeros, y es previsible que en torno a la misma surjan todo tipo de negocios relacionados con el transporte ferroviario o por carretera. Otra ventaja para la ciudad será que al contar con una Estación de Autobuses se acabará el problema de las paradas de las distintas empresas que hacen el recorrido de la provincia o hacia otras capitales andaluzas, que provocan retenciones de tráfico en avenidas importantes —como República Argentina, Cervantes o Medina Azahara— y múltiples incomodidades a sus usuarios, que se ven obligados a esperar el autobús en medio de la calle.



RAFAEL MELLADO

LAS MARGARITAS

1 7.000 mil viviendas de nueva construcción en un plazo de seis años la convierten en zona de crecimiento de la ciudad

Dará lugar a un efecto de “cosido” que integrará urbanizaciones ahora aisladas, como el Parque Figueroa o Electromecánicas

3 Su gran baza será albergar el edificio de la nueva Estación y la futura terminal de autobuses

Vimcorsa y EPSA gestionarán la edificación de 3.000 viviendas de protección oficial a medio plazo

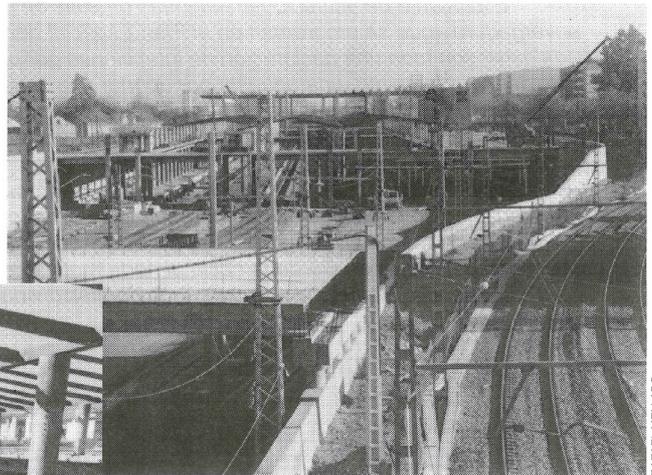
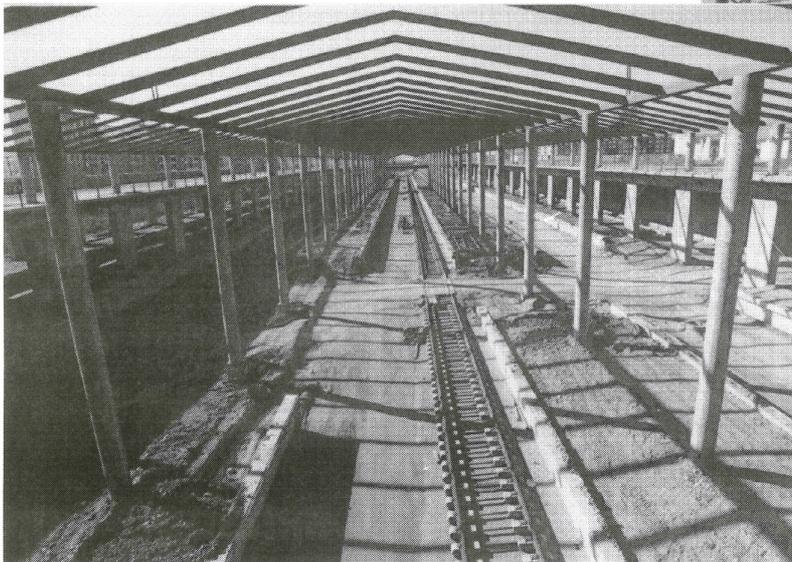
5 El barrio más perjudicado por el paso a nivel, será el más beneficiado cuando éste se soterre bajo el suelo

2

4

LA NUEVA CIUDAD

Estación



RAFAEL MELLADO

Un paseo de tres kilómetros sobre el tren

Los cordobeses aprecian cada mañana los avances que se producen en la construcción de la nueva Estación del ferrocarril y en el soterramiento de las vías, y saben que el ritmo de las obras les acerca de un futuro no sólo largamente anhelado, sino piedra de toque de las reivindicaciones de esta ciudad durante dos décadas. Las vías del tren, con su suciedad, su peligro, su estética desarrollista, su incómodo dividir la ciudad en dos mitades, en un Norte-Sur, con su freno a la armonía y al desarrollo, darán paso a una gran avenida de casi tres kilómetros de longitud, desde Carlos III hasta Medina Azahara, con una gran zona verde en forma de loma sobre el túnel de paso del tren y casi 49 hectáreas a repartir entre zonas verdes, equipamientos, viviendas, grandes avenidas, nuevas plazas y, sobre todo, una tarea destinada a completar los barrios hoy "heridos" e incompletos debido al paso del tren, a restañar ese diseño a medio acabar, asomado a las vías del ferrocarril.

En 1989 se firmó, en un acto solemne en el Alcázar de los Reyes Cristianos, el acuerdo entre Ayuntamiento, Junta de Andalucía y Gobierno Central, del llamado Convenio para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria a su paso por Córdoba, que en esta ciudad siempre se ha llamado el "convenio de la Estación" por la importancia que conceden los ciudadanos a la construcción del nuevo edificio. El convenio prevé una inversión superior a los 12.000 millones de

pesetas en cinco años, financiada el 29% por la Junta de Andalucía, el 29% por el Ministerio de Transportes (hoy MOPT), el 23,3% por Renfe y el 18,7% por el Ayuntamiento cordobés.

La aplicación de lo pactado supone la obtención, en una franja que atraviesa la ciudad de este a oeste, de 487.350 metros cuadrados de suelo urbanizable, la mayoría de propiedad municipal, que se emplearán de la siguiente manera:

- 271.013 metros cuadrados destinados a viviendas, de las que se podrán construir 2.326, a lo que equivale a alojar a una población de cerca de 9.000 habitantes.

- 189.756 metros cuadrados para zonas libres, deportivas y peatonales.

- 39.087 metros cuadrados destinados a equipamiento escolar.

- 3.964 metros cuadrados para equipamiento social, y

- 49.927 metros cuadrados para equipamiento comercial.

Para comprender qué va a suponer este paseo ajardinado que Córdoba se encontrará en pleno centro de la ciudad se puede hacer un recorrido imaginario para el mismo. Un paseo que comenzará a la altura de Chinales, cuando las vías empiecen a bajar en trinchera y se oculten a la altura del paso a nivel de los Santos Pintados. A partir de ahí, una suave loma restará algo de visibilidad entre el norte y el sur, pero hará al mismo tiempo de factor de unión para la ciudad rota. Acaba de formarse la gran avenida, y

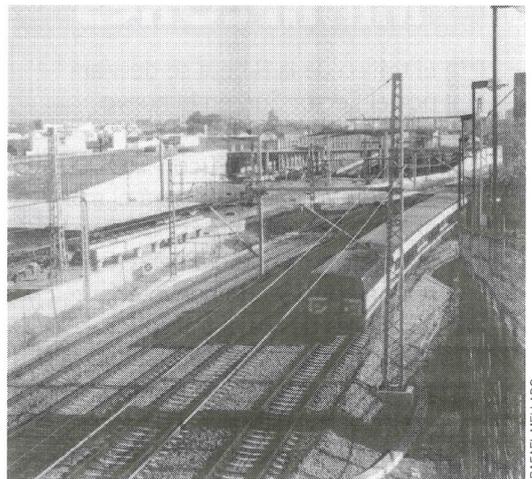
desde allí el viario se desdobra en norte y sur, en paralelo, de tal forma que la vía norte es continua y la vía sur va entroncando con las calles cordobesas, en concreto con la avenida de América, dejando en el centro un bulvar ajardinado.

Quedan atrás los pasos de Chinales y Almagóvares, y, al llegar al Brillante, encontraremos que el Viaducto está demolido y la avenida del Brillante prolongada hasta la otra parte de la ciudad. Más allá, la avenida del Gran Capitán también se prolonga para desembocar en la del Brillante, dando una nueva salida al tráfico procedente de la Sierra. El paso a nivel de Las Margaritas desaparece, quedando unidas la carretera de Trassierra y la avenida de los Mozárabes, y allí se creará una gran plaza que servirá de pórtico a la nueva Estación de Ferrocarril, actualmente en construcción. Desde la Estación saldrán los trenes a un cielo abierto, con cinco vías, y será el de Gran Vía Parque el único paso a nivel que conserve la ciudad de los cinco que tenía. El de Gran Vía Parque será un Viaducto que conectará esta avenida (prolongada hacia el norte) con la carretera de Trassierra, creando una nueva comunicación entre dos grandes zonas de la ciudad.

Los terrenos liberados por Renfe permitirán un nuevo modelo de ciudad en el que se disperse la centralidad, se obtengan zonas verdes y equipamientos para barrios densamente poblados y se hagan fluidas las comunicaciones internas.

ESTACION

- 1** Los terrenos liberados permitirán crear una avenida ajardinada de tres kilómetros de longitud, que atravesará la ciudad
- El Plan Parcial prevé que se construyan 2.326 viviendas, de seis, cuatro y dos plantas, para 9.000 habitantes **2**
- 3** En el paso a nivel de Las Margaritas habrá una gran plaza, antesala del edificio de la nueva Estación de Renfe
- La avenida del Gran Capitán se prolongará hasta la del Brillante, y Gran Vía Parque enlazará con la carretera de Trassierra **4**
- 5** Quedarán 189.756 metros cuadrados para la construcción de zonas libres, deportivas y peatonales



RAFAEL MELLADO

LA NUEVA CIUDAD

El Plan Especial del Río Guadalquivir

El conjunto de actuaciones –algunas de ellas de gran envergadura– que se programan en el Plan Especial del Río Guadalquivir son toda una declaración de intenciones por parte del Ayuntamiento, una apuesta por aportar a la zona un desarrollo y un bienestar que por sí misma no ha conseguido, puesto que la ciudad vive históricamente de espaldas a su río.

Se pretende que el río pase a ser un elemento estructurador de la ciudad, en lugar de un elemento disgregador y fronterizo como lo ha sido hasta ahora, un lugar creador de marginalidad (véase Sector Sur) y que, con la polarización del centro de Córdoba hacia el norte motivada por el Plan Especial Renfe, iba a quedar todavía más olvidado.

Pero el sur también existe para la política urbanística de Córdoba, que ha decidido que el sur deje de ser frontera para pasar a convertirse en el centro. Para ello, el tráfico de la Ribera se desviará hacia el llamado "arco viario sur", en la otra margen del río. Para ello, un gran centro comercial en el antiguo estadio del Arcángel dará dinamismo a la zona. Para ello, la Feria de Mayo se traslada al Arenal, creando estructuras permanentes válidas para todo tipo de actividades ciudadanas. Para ello, Miraflores quiere ser un maravilloso parque a un paso de la Mezquita. Para ello, el nuevo puente del Arenal nos acerca al Estadio Nuevo Arcángel y a Mercacórdoba. El sur se acerca.



RAFAEL MELLADO

MIRAFLORES

- 1** El tráfico de la Ribera se desviará por el Sector Sur, en el nuevo arco viario hasta Mercacórdoba. El Parque de Miraflores, con 100.000 metros cuadrados, será el más importante de Córdoba.
- 2**
- 3** El objetivo es que el Puente Romano sea peatonal y uno nuevo en Miraflores desvíe el tráfico local. Las actuaciones se conciben para crear una zona de esparcimiento, de relaciones culturales y de recreo.
- 4**
- 5** Las comunicaciones son esenciales, y el Puente de la Torrecilla una necesidad.

Cerca del Guadalquivir

Se plantea el sur como una alternativa al norte, en la que la oferta lúdica y cultural primarán especialmente. Para ello se quiere reducir el tráfico en la Ribera. Pero, ¿hacia dónde desviarlo? Estamos hablando del arco viario sur, que, entre otras cosas, pretende acabar con la marginalidad del Sector Sur e incorporar este barrio plenamente a la ciudad. Así que será por el Sector Sur por donde pase esa ronda del casco, esa gran vía de comunicación que irá desde la Plaza de Andalucía hasta Mercacórdoba, pasando por el Puente del Arenal. Las obras en la avenida de Cádiz ya han comenzado, con lo que será una realidad más pronto de lo que esperamos, en 1994, con una inversión que supera los 1.000 millones de pesetas.

Una vez reducido el tráfico rodado y convertida la Ribera en un auténtico Paseo, las dos márgenes del río no estarán tan alejadas para el turista y el paseante. Es decir, que desde la Mezquita será agradable el recorrido a pie por el Puente Romano (el objetivo es hacerlo peatonal) hasta la Calahorra y, una vez allí... ¿No sería apetecible un momento de descanso entre el verdor de un parque urbano,

junto al río, contemplando la maravillosa vista que se ofrece?

Este parque va a ser una realidad de 100.000 metros cuadrados que se llamará, como se llama ahora, Miraflores. Ya es casi entero de propiedad municipal, aunque queda un pequeño litigio que posiblemente se resuelva en los tribunales. El proyecto es tirar el muro de Miraflores, y realizar el parque en dos alturas, con una zona baja susceptible de ser inundada y una zona alta de características estables, en la que hubiera una plaza, jardines y lugares de servicios habilitados para actividades lúdicas y recreativas. Un lugar de esparcimiento con un pequeño embarcadero y que, en un futuro, estará conectado con el Paseo de la Ribera por un puente de tráfico local, alternativa al Puente Romano para los vehículos.

El proyecto conjunto de Miraflores, rondará una inversión de 2.500 millones de pesetas, pues comprende nuevos viarios, paseos fluviales, expropiación y demolición de una vivienda próxima a la Calahorra, en la que confluirán los citados viales y la urbanización del parque.

LA NUEVA CIUDAD

El Plan Especial del Río Guadalquivir



RAFAEL MELLADO

La alternativa del sur

"Nuestro objetivo es que el río pase por el centro de la ciudad, no que sea, como hasta ahora, un límite y frontera". Esta declaración de intenciones realizada por Eugenio González, responsable de la Gerencia de Urbanismo de Córdoba, deja clara la definición de un problema: lo que no se ha resuelto espontáneamente se puede resolver mediante planificaciones urbanísticas estratégicas, y eso es lo que va a hacerse con el Guadalquivir a su paso por Córdoba, rentabilizar y revalorizar un espacio maravilloso al que Córdoba ha dado la espalda.

El río era una zona considerada muy importante por el Plan General de Ordenación Urbana de 1986. Sin embargo, el PGOU no entra en materia, y deja la regulación de esa zona en una propuesta de Plan Especial, que el Ayuntamiento decide sacar a concurso de ideas entre los arquitectos e ingenieros de toda España, nombrando un jurado de prestigio internacional presidido por el escultor Eduardo Chillida. Noventa y cinco trabajos, la mayoría presentados por equipos profesionales multidisciplinarios, optan al premio, que finalmente recae sobre el proyecto presentado por los arquitectos cordobeses Pedro Peña y Jesús Ventura. Este concurso de ideas se celebra en 1987, y a partir del mismo se redacta el Plan Especial del Río, que empieza en 1992 su lenta andadura.

Porque no se trata de cuatro trazos o decisiones urbanísticas a la ligera. El Plan Especial es amplio y ambicioso, y no sólo

prevé actuaciones de la iniciativa pública, sino que espera que éstas arrastren otras privadas. Porque por mucho que se haga en el río Guadalquivir a su paso por Córdoba, de nada serviría si siguiera despertando esa solemne indiferencia en la ciudad. El río es un cauce, es un muralón de contención que prevé sus "iras", las riadas o inundaciones; son tres puentes (con el nuevo de El Arenal) y otro en proyecto; son los molinos y la noria de la Albolafia; es la Ribera, con su paseo maltratado y sus viviendas deterioradas; es Miraflores y el Sector Sur; es el Jardín Botánico y el Zoológico, es la zona industrial de la Torrejilla, es la ermita, es la Feria y el nuevo campo de fútbol en El Arenal, es el centro comercial en el antiguo estadio de El Arcángel. Es una zona de actuación de inmensas posibilidades, en las que el acierto sería, o será, conseguir que la ciudad crezca en torno a su río, que se mire en sus aguas como en un espejo, que valore y sepa lo que tiene, que lo disfrute...

El sur como alternativa al norte comienza por las comunicaciones. El Paseo de la Ribera, con sus hermosas fachadas y los edificios históricos a los que da paso, no puede seguir soportando esa densidad de tráfico. La solución es dejar dos carriles de tráfico restringido y recuperarlo como paseo, junto al río, en el que la Noria de la Albolafia está a punto de girar de nuevo, ya restaurada por la escuela-taller de El Alcázar, y los molinos esperan también una pronta recuperación. La reducción del tráfico propiciará un

inmediato aumento de los peatones —debido al alto número de turistas que recorren las inmediaciones— y propiciará la mejora del barrio de la Ribera, el más deteriorado del casco histórico cordobés.

Los geógrafos Francisco García Verdugo y María Eugenia Sarmiento hablaron en 1990 de un estudio según el cual de las 367 fincas de la Ribera había 140 vacías, y sólo habitaban el barrio 1.363 personas, la mayoría población envejecida y marginal. La mayor parte de los edificios, que son de los siglos XVIII y XIX están muy deteriorados, 32 de ellos ruinosos, 44 ya solares y 48 de posible recuperación. La contaminación y el ruido han ido "echando" a la gente de esta parte de Córdoba, aunque en los últimos tiempos se aprecian algunas rehabilitaciones y nuevas edificaciones al estilo tradicional, señal de los nuevos tiempos que se avocinan.

Si la Ribera volverá a ser un paseo, la Barca del Arcángel contará con un gran centro comercial que se llamará, como el estadio de fútbol sobre el que ha sido construido, "El Arcángel". Un diseño vanguardista, dos plantas, 80.000 metros cuadrados de superficie construida, aparcamientos y accesos desde varios puntos de la ciudad y desde la carretera N-IV convertirán este centro en el gran atractivo de esa parte de Córdoba, con especial atención hacia actividades lúdicas, restaurantes, bares... se quiere conseguir que el sur comparta con el norte la carga de la "movida" nocturna cordobesa.

EL RÍO

- 1** El objetivo es que el río Guadalquivir pase por el centro de la ciudad, no que sea frontera de la misma
- 2** Un concurso de ideas, ganado por dos arquitectos cordobeses, precedió al Plan Especial
- 3** El Paseo de la Ribera será ampliado, reduciendo el tráfico rodado a dos carriles
- 4** Un gran centro comercial en el antiguo Estadio "El Arcángel" dotará de dinamismo a esta zona
- 5** La Noria de la Albolafia pronto volverá a girar. Construido de nuevo el símbolo de esta ciudad

LA NUEVA CIUDAD

El Plan Especial del Río Guadalquivir



La caja de sorpresas

Hubo un tiempo en que en esta ciudad, al hablarse del traslado de la Feria de Mayo desde los Jardines de la Victoria, los cordobeses estaban divididos entre Poniente y Miraflores. Dos posturas irreconciliables hasta que, de repente, la Gerencia de Urbanismo dijo "el Arenal" y todo el mundo contestó "bueno". Si disculpa el lector el tono humorístico, fue más o menos eso lo que ocurrió. Y es que la enorme extensión de El Arenal está dando mucho de sí, y resultando una caja de sorpresas para los cordobeses, que, de no haber pasado siquiera por allí acaban de empezar a ir al fútbol los domingos, y el mes de mayo de 1994 inaugurarán por todo lo alto su Feria de la Salud.

El Arenal lo primero que ha tenido es un Puente, del mismo nombre, que ha costado 1.200 millones de pesetas, y que espera para ser puesto en uso a que estén realizados los accesos hacia la Plaza de Andalucía. Es una parte de Córdoba muy bien comunicada, ya que se podrá acceder a la misma desde el Paseo de la Ribera, a través del nuevo puente, desde la ronda de la circunvalación y desde la avenida Virgen del Mar (en el barrio de la Fuensanta).

Aunque la Feria iba a ser la primera novedad del Arenal, ha sido finalmente el Estadio de Fútbol Nuevo Arcángel el que se ha llevado las mieles del estreno. Realizado por la empresa Finacom —que a cambio, ha obtenido el antiguo estadio para realizar un centro comercial, el nuevo campo de fútbol del Córdoba C.F. se caracteriza por un diseño funcional, bello y muy actual, por unas magníficas instalaciones y por una privilegiada situación junto al río, que lo convierten en una edificación de gran impacto visual, que ha causado admiración entre sus usuarios, aunque aún debe subsanar pequeñas carencias o deficiencias.

La segunda gran noche del Arenal será, previsiblemente, la del próximo 22 de mayo de 1994, cuando el alcalde encienda el alumbrado extraordinario de la Feria de Mayo y los cordobeses presen-

cien, justo encima del río, la sesión de fuegos artificiales. El recinto ferial tiene más de treinta hectáreas y el presupuesto de sus obras es de 1.300 millones de pesetas.

La Feria de Mayo ganará en calidad. Su recinto será mucho más grande, con lo que la calle del Infierno y los feriantes no se verán obligados al hacinamiento de otros años. El Paseo de Caballos, que hasta ahora apenas tenía lucimiento, tendrá el esplendor que se merecen las prestigiosas cuadras cordobesas, y podrán acceder caballistas de toda Andalucía que hasta ahora no eran invitados por falta de espacio. Las casetas, más y más holgadas, con estructuras metálicas fijas. Alumbrado, alcantarillado... El recinto ferial estará dotado de los servicios necesarios y de todo tipo de comodidades. Porque, aunque está pensado para una semana festiva y para el disfrute de los cordobeses durante esos días, también se concibe como lugar hacia el que en verano se desviará parte de la "movida" nocturna del Brillante, con el apoyo de la zona de la Ribera y el centro comercial, y posiblemente se permitan "pubs" nocturnos y actividades al aire libre, en un lugar en el que no hay vecindario que sufra a causa de los ruidos ni la naturaleza a la que maltratar.

El Arenal está ya plantado con palmeras, y los postes del alumbrado se divisan desde la ronda de circunvalación. Siete mil árboles darán frescor y belleza a esa "isla" lúdica junto al río, en la que la Caseta Municipal, con 60.000 metros cuadrados, destacará como la más grande entre las 135 casetas de feria. Algunas de ellas ocuparán lugares privilegiados en terrazas sobre el río. Como comenta el comisionado para el traslado de la Feria, Antonio Rodríguez Carretero, lo más espectacular de la operación ha sido rellenar de tierra la parte que estaba por debajo de la cota inundable, para lo que fueron precisos medio millón de metros cúbicos de tierra. Tierra para El Arenal.

EL ARENAL

1 El Arenal se ha desvelado como una zona desaprovechada, de grandes posibilidades para la ciudad

El Puente de este nombre ha supuesto una inversión de 1.200 millones de pesetas

3 El primer "estreno" ha sido el del campo de fútbol que ha entusiasmado a los cordobeses

La Feria de Mayo de 1994 será el acontecimiento de El Arenal, y el descanso para el Paseo de la Victoria

5 El recinto ferial ocupa más de 30 hectáreas y cuenta con todo tipo de equipamientos

2

4

LA NUEVA CIUDAD

Comunicaciones



RAFAEL MELLADO

Una necesidad sentida

Córdoba tiene actualmente una sola ronda de circunvalación, la Sur-Sureste, a la que necesidades de las prisas del 92 impulsaron el tráfico de la Autovía de Andalucía a su paso por la ciudad. Esta circunvalación comienza en la entrada a Córdoba por la N-IV, a la altura de San Carlos, y finaliza frente al Polígono Industrial de la Torrecilla con una serie de salidas intermedias hacia las barriadas de Cañero, Fuensanta, las instalaciones de Mercacórdoba, Sector Sur y Polígono Guadalquivir.

La apertura al tráfico de la Ronda Sur-Sureste hace ya diez años supuso un alivio considerable para el tráfico rodado en la ciudad y para descargar el Paseo de la Ribera de tanto viajero que no venía a Córdoba, sino que se veía obligado a atravesarla camino de Sevilla. Sin embargo, ha pasado casi una década en la que las prioridades inversoras de la Administración no han contemplado la construcción del resto de las rondas en torno a la ciudad, un anillo que rodearía Córdoba, descongestionando sus barrios y creando vías rápidas de comunicación entre los mismos.

En los últimos tiempos se han realizado considerables avances en este sentido. Así, la Ronda de Levante será la más inmediata, pues estará en funcionamiento en 1994. Esta variante Este tiene un presupuesto de ejecución de 1.756,1 millones de pesetas, y, según ha anunciado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) recientemente, se va a proceder de inmediato a su contratación. La ronda Este conecta la N-432 (Badajoz-Granada) con la N-IV. Otra que está muy avanzada es la Ronda Norte, que enlazará la carretera de Badajoz con Trassiera, dando salida al Polígono Industrial de Chinales y a toda la zona del Brillante. De esta otra vía está ya ejecutado un tramo de kilómetro y medio desde Brillante hasta Cruz de Juárez, y según los cálculos de la Gerencia de Urbanismo, a finales de 1994 será posible enlazar desde el Pabellón Polideportivo hasta la Arruzafa.

En cuanto a la Ronda de Poniente o variante Oeste de Córdoba, ésta queda pendiente de un convenio que actualmente estu-

dian el MOPT, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Córdoba dentro del programa "Ciudades del Sur". Su realización será a medio plazo, puesto que el citado acuerdo, cuando se suscriba, incluirá diversas actuaciones de gran envergadura, comprometiéndose incluso al Ministerio en su programa de inversiones hasta el año 2007, por lo que la negociación debe ser necesariamente lenta y meditada. La Ronda de Poniente enlazará la carretera de Trassiera y el Polígono Industrial de la Torrecilla, conectando igualmente la N-IV con la carretera del Aeropuerto y Palma del Río (Comarcal 431). Esta variante tiene un presupuesto estimado de 2.500 millones de pesetas, y su realización está ligada a la construcción del Puente de la Torrecilla, que permitirá una nueva vía de entrada a este Polígono Industrial que actualmente tiene como único acceso desde Córdoba el sobrecargado Puente de San Rafael.

De todas las decisiones urbanísticas con las que se pretende resolver los problemas de tráfico

de la ciudad y habilitar un cinturón de comunicación fluida que la rodee, la solución más problemática es la adoptada por la Gerencia de Urbanismo para acometer el llamado "arco viario sur". Se ha optado por el trazado que menos daño hiciese en el tejido urbano, que, a juicio de los responsables de la Gerencia, es el que pasa por la plaza de Andalucía, plaza de Santa Teresa, Rinconada, Puente del Arenal y conexión en la Glorieta de Mercacórdoba. Para ello, comienzan las obras de remodelación en la avenida de Cádiz, y se está conviniendo con los escasos vecinos de la Rinconada, su realojamiento, para liberar esta zona y permitir la ejecución de la nueva vía de comunicación. Estas obras, al incardinarse en el conjunto de medidas que se están adoptando en torno al río Guadalquivir, se pueden considerar como objetivos "en rodaje", que posiblemente se hayan alcanzado a lo largo de 1994. Es por ello que el año próximo se podrán apreciar ya cambios sustanciales en las comunicaciones internas cordobesas.



RAFAEL MELLADO

LAS RONDAS

- 1** La Ronda de Levante será la más inmediata, y conectará San Carlos con la carretera de Badajoz
- 2** El arco viario sur, de polémico trazado por la Plaza de Andalucía, estará hecho también a lo largo de 1994
- 3** La Ronda de Poniente y el Puente de La Torrecilla se harán esperar, pues dependen de la negociación con el MOPT
- 4** La Ronda Norte, que enlazará la N-332 con Trassiera, tiene algunos tramos ya ejecutados
- 5** Córdoba llegará al año 2000 con un cinturón de variantes que revolucionará las comunicaciones internas

LA NUEVA CIUDAD

Comunicaciones



RAFAEL MELLADO

Las bazas del AVE, la Autovía... y la esperanza hacia Antequera

Córdoba se sabe milenario cruce de caminos, lugar de paso obligado —ya un poco menos con los planes de la nueva autovía de Bailén-Granada— y enclave "estratégico". También sabe esta ciudad que ha recibido una indudable ventaja con el paso y parada del Tren de Alta Velocidad (AVE) y con el paso de la Autovía, aunque es consciente de que el beneficio ha sido circunstancial, por encontrarse situada entre Madrid y Sevilla, pero esta vez su emplazamiento geográfico ha vuelto a serle útil.

Son dos privilegios, si se quiere, pero contrarrestados por múltiples inconvenientes, desde la más que deficiente red

de comunicaciones con la provincia (que alcanza niveles casi trágicos si se quiere acceder a los pueblos del norte y Valle de los Pedroches) hasta la ineficacia de una ruta que podría ser muy rentable para la ciudad, como es la carretera N-332, que une Granada con Badajoz y Portugal y pasa por Córdoba. Otros inconvenientes pueden ser la inexistencia de comunicación fluvial y la práctica inactividad del Aeropuerto, cuya principal función social actualmente es la de atender los vuelos urgentes para trasplante de órganos, sin otra actividad de transporte de pasajeros o mercancías.

Luego hay un factor que es una esperan-

za, y cuya consecución —ya comprometida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes— es esencial para esta ciudad: la construcción de la autovía Córdoba-Antequera que permita un contacto con los pueblos del sur de la provincia y, sobre todo, evite una fuga masiva de tráfico rodado hacia Málaga por otras rutas alternativas, como es el caso de la ya citada Bailén-Jaén-Granada. Es la carretera nacional 331, que parte de un desvío de la Autovía de Andalucía a la altura de Fernán Núñez, la ruta más transitada de Córdoba, con una densidad de 24.019 vehículos/día. Este camino y su necesidad de convertirse en autovía ha sido contem-

plado e incluido incluso en la red europea, por lo que las esperanzas de que se realice son fundadas, aunque el problema serán los plazos, pues una pérdida de tráfico rodado es siempre una pérdida de riqueza para un territorio.

La otra gran baza es el AVE Sevilla-Madrid, que en apenas un año de funcionamiento ha ampliado de 26 a 32 su oferta de trenes de alta velocidad (incluyendo aquí los Talgo que utilizan la vía AVE, que emplean 20 minutos más en el recorrido) y ha conseguido una gran aceptación de los usuarios. El AVE, con ancho de vía europeo, permitirá en un futuro próximo una conexión con Francia de extraordinaria rapidez, a través de las futuras líneas AVE de Cataluña y Pirineos.

Estas son, simplificadas, algunas de las circunstancias en que se encuentra nuestra ciudad, que deberá reflexionar y tomar decisiones acerca de su papel en la Comunidad Autónoma andaluza, y habilitar medios para "ordenar su territorio", utilizando este término de moda, es decir, para obtener las máximas ventajas de su posición geográfica y convertirse en centro de desarrollo. ¿Cómo hacerlo? Creando condiciones para atraer industrias, levantando una "ciudad del transporte" que aproveche la conexión carretera-ferrocarril a través del centro de clasificación de mercancías de El Higuerón, favoreciendo su oferta turística de fin de semana a través del AVE, el aprovechamiento de la cercanía entre el Aeropuerto y El Higuerón para servicios de paquete-express... Toca a los poderes públicos y a la iniciativa privada estudiar las ventajas e inconvenientes y proponer actuaciones.

Córdoba puede seguir siendo un cruce de caminos o convertirse en una potencia del transporte entre Europa y África, en zona obligada de tratamiento de mercancías y atención a los viajeros. Puede conseguir, como Sevilla, una aduana terrestre, puede lograr ser eje de la ruta que conecta Andalucía desde Granada con Portugal, esa ruta de los conquistadores hoy abandonada. Puede aprovechar sus factores de crecimiento y multiplicarlos o limitarse a recibir los beneficios que ellos solos generen. Todo depende de la sabiduría de su planificación o de que exista verdadera voluntad de avanzar hacia la configuración de una ciudad moderna.

AVE Y AUTOVIAS

1 AVE y Autovía son las dos bazas más importantes, las indudables ventajas para el desarrollo económico de la ciudad

La Autovía hacia Antequera, que permitirá una rápida conexión con Málaga, se incluye en la planificación del MOPT y la CE **2**

3 El Aeropuerto y el río Guadalquivir son dos factores potenciales de comunicación hasta ahora desaprovechados

Las principales carencias: pésimas comunicaciones con la provincia, falta de acceso a las costas levantinas **4**

5 Otro inconveniente: no hay perspectivas de transformar en autovía la N-332, aunque se anuncian obras en varios tramos



RAFAEL MELLADO

LA NUEVA CIUDAD

Industria, Servicios y Universidad



RAFAEL MELLADO

El emplazamiento geográfico de Córdoba puede jugar un papel determinante, y todavía no aprovechado, en el desarrollo de la ciudad. Así lo recoge el Plan Estratégico, y así han sabido verlo los planificadores municipales, que convierten el eje Córdoba-Alcolea en una zona preparada para ser foco industrial de primer orden, al tiempo que posible centro neurálgico de transportes, adecuado para satisfacer las necesidades de ese continuo tráfico de mercancías —camiones y trenes que han de pasar forzosamente por nuestra ciudad, camino de Madrid o del Sur.

La Autovía de Andalucía, Madrid-Cádiz, la N-IV, es la principal arteria de comunicación de esta provincia, y permite a los cordobeses situarse en 75 minutos en Sevilla o en cuatro horas en Madrid. La construcción de la autovía, concluida en 1992, ha potenciado las posibilidades de que el papel de "cruce de caminos" puede jugar esta ciudad, ya que la densidad de tráfico es de 24.019 vehículos /día hacia Sevilla y 11.147 hacia Madrid, con un tráfico pesado equivalente al de los

grandes centros logísticos de mercancías de España, como Lérida, Zaragoza y Vitoria. Destaca, por tanto, la posibilidad de crear una "ciudad del transporte" a la salida de Córdoba, capaz de prestar todo tipo de servicios al transporte terrestre y de enlazar entre éste y el transporte por ferrocarril, ya que la Estación de Mercancías de El Higuero es la más importante de Andalucía.

Eso, como proyecto. Pero como realidad concreta y tangible tenemos los planes ya en marcha en la zona. El Polígono Industrial de Las Quemadas va a ser ampliado con la gestión de 220.000 metros cuadrados de suelo para actividades industriales. La sociedad estatal propietaria del suelo, Sepes, firmó el pasado verano un acuerdo con el Ayuntamiento para ultimar la urbanización del Polígono, y expresó su intención de habilitar parcelas más pequeñas, acordes con las ne-

cesidades de la pequeña industria de Córdoba.

Junto a Las Quemadas tendremos el Parque Industrial Tecnocórdoba, promovido por un grupo de empresarios cordobeses, SIS, con el respaldo de la sociedad de capital-riesgo Ficor. Este será suelo de calidad situado entre la autovía y la N-IV (el tramo desdoblado), con oferta de servicios comunes, invernadero de empresas... un polígono terminado adecuado tanto para industrias medianas como para profesionales, artesanos y pymes industriales.

Pero eso no es todo. Un poco más cerca de Córdoba se encuentra el recinto ferial "San Carlos", de la Institución Ferial de Córdoba, donde se celebran todo tipo de muestras, ferias comerciales y congresos. Y, justo enfrente, al otro lado de la carretera, la Asociación de Joyeros de Córdoba está negociando la ad-

quisición de suelo para instalar su Parque Industrial Joyero, una "ciudad del joyero" que acogerá a 200 fabricantes en una construcción que desde fuera recordará a un "frente apache" y que dentro tendrá servicios, un pequeño hotel para compradores, una exposición permanente de joyería, la Escuela de Joyería (que empezará a impartir sus cursos en 1994, aunque carece todavía de sede), oficinas bancarias... Una potencia para la industria joyera.

Este es un futuro casi inmediato, del que se están sentando las bases, al igual que el del Campus Agroalimentario de Rabanales,

que acogerá a facultades como Veterinaria, Agrónomos, Biológicas, así como todo tipo de experimentación científica en materias agrícola y ganadera. Rabanales será un espacio de indudable atractivo que desbordará la función puramente docente y experimental, como núcleo de viviendas, equipamiento deportivo de primer orden y servicios complementarios de investigación que podrán atender los requerimientos de las industrias cercanas.

Con estos ingredientes, y las vías de comunicación rápida con otras salidas de tráfico mediante las futuras rondas, hay muchas posibilidades de que el eje Córdoba-Alcolea polarice una amplia gama de proyectos útiles para el futuro desarrollo económico de la ciudad en los primeros años del XXI.

El eje Córdoba-Alcolea

EJE INDUSTRIAL

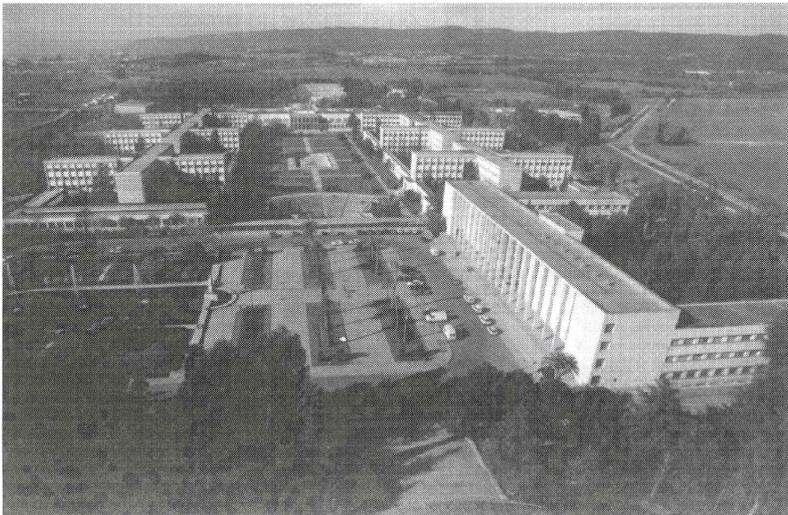
1 Entre Córdoba y Alcolea, en el marco de la N-IV y la Autovía de Andalucía, se abren grandes posibilidades de desarrollo

La zona sería idónea para implantar una ciudad del transporte que aprovechara el tráfico de mercancías

3 El Polígono de Las Quemadas se ampliará con 220.000 m² que estarán a la venta en dos años

El Parque Industrial Tecnocórdoba y el Polígono Joyero completarán la oferta de suelo en esta zona

5 El Campus Agroalimentario de Rabanales ofrece un indudable atractivo por su oferta científica e investigadora



RAFAEL MELLADO

LA NUEVA CIUDAD

Espacios interiores



RAFAEL MELLADO

San Cayetano y Cepansa, sin ir más lejos

Se ha dicho en otro apartado de este Pregonero que el Plan General de Ordenación Urbana de 1986 pretendió, entre otras cosas, reparar los errores del PGOU de 1958, en el que cierto criterio desarrollista y escaso control público de las promociones dio lugar a un crecimiento desequilibrado de la ciudad, con barrios alejados y aislados junto a grandes bolsas de suelo sin urbanizar. Intentó el PGOU de 1986 "coser" o "repellar" esta ciudad

pero propiciando sobre todo la ocupación de las zonas vacías más cercanas al casco.

Quizá fueron estos criterios los que frenaron inicialmente la actividad constructora, y en la Gerencia de Urbanismo se admite que "el PGOU tardó un poco en arrancar", pero luego el sector de construcción vio que también podía beneficiarse de las nuevas reglas del juego, y la maquinaria echó a andar. Junto a las nuevas urbanizaciones, Córdoba ha vivido un proceso en el que se están cubriendo los huecos del interior. Y este fenómeno ha dado lugar a iniciativas tan interesantes como

las viviendas de San Cayetano a las VPO que por iniciativa de la Caja Provincial están a punto de ser habitados en los antiguos terrenos de Cepansa, frente a la fábrica de cementos Asland.

En San Cayetano, la constructora Noriega está levantando, en cuatro fases, un tipo de pisos con terminaciones de lujo, en forma de bloques que ocupan toda la manzana y se abren en un gran y cuidado patio interior. La estética, como corresponde a la zona—frente a la Torre de la Malmuerta— se ha cuidado al máximo, con grandes acerados y respetando incluso una antigua chimenea de la fábrica de aceites que allí se hallaba a principios de siglo. Son cuatrocientas viviendas, en una zona en la que también otro constructor, Baldomero Moreno, ha puesto en pie pisos de calidad similar. Cocheras, locales comerciales, zonas ajardinadas... completan una pequeña ciudad junto a la avenida de Ollerías una travesía con gran densidad de tráfico, por lo que las aceras se han retranqueado para alejar peligro y ruidos. Por el norte, la urbanización se asoma a las vías del ferrocarril, por lo que será otra de las grandes beneficiadas del soterramiento de las vías, pues quedará ante la gran avenida ajardinada que cruzará de parte a parte el municipio.

La otra urbanización "de interior" es la promovida por la Constructora de Viviendas de la Caja Provincial en los antiguos terrenos de la fábrica de Cepansa, en Levante. Aquí se da la circunstancia de que la oferta de esta entidad se produce cuando en Córdoba había una carencia casi absoluta de viviendas de protección oficial, pues el sector de construcción se había lanzado a la promoción privada. Por ello, hubo de inmediato



RAFAEL MELLADO

INTERIORES

1 El crecimiento de la ciudad no sólo significa expansión, también lo es el "relleno" de sus espacios interiores

San Cayetano, con cuatrocientas viviendas, es una de las operaciones más importantes de los últimos años

3 La Caja Provincial aportó, con Cepansa, una atractiva oferta de 400 pisos de protección oficial

Miralbaida, una promoción para 600 familias, se construyó en suelo urbano cerca de la barriada Electromecánicas

5 Córdoba vive un proceso de mejora en sus barrios céntricos, con nuevas edificaciones y rehabilitación de las existentes

una cobertura total de las cuatrocientas viviendas, ya que, además, son pisos de calidad, con buenas terminaciones y en un lugar bien comunicado. Los pisos están ya terminados, y pronto se ocuparán por sus propietarios. En Levante, la L-5 ha supuesto 300 nuevas casas en la zona.

Y Miralbaida

Miralbaida, aunque está bastante alejado del centro de la población, también se considera por los responsables de Urbanismo del Ayuntamiento como un fenómeno de crecimiento interior, al tratarse de suelo urbano, no de suelo urbanizable como en otros complejos residenciales ya cita-

dos. En Miralbaida, junto a la barriada Electromecánicas, se han edificado 600 viviendas, con lo que puede hablarse de otro núcleo importante de población.

Además de estos tres casos, más evidentes por el importante número de viviendas edificadas, en Córdoba se ha producido en los últimos años un proceso de ocupación de solares en zonas céntricas que está mejorando la imagen de deterioro de algunos barrios populares, donde las casas adosadas, nuevos pisos o viviendas restauradas (caso de la calle Diario Córdoba - San Francisco) están llenando de dinamismo lo hasta hace poco deteriorado y sin vida.

EL CONCEPTO IDEAL
DE COMODIDAD Y EQUIPAMIENTO
EN CORDOBA SE LLAMA

Conjunto Residencial
SAN CAYETANO

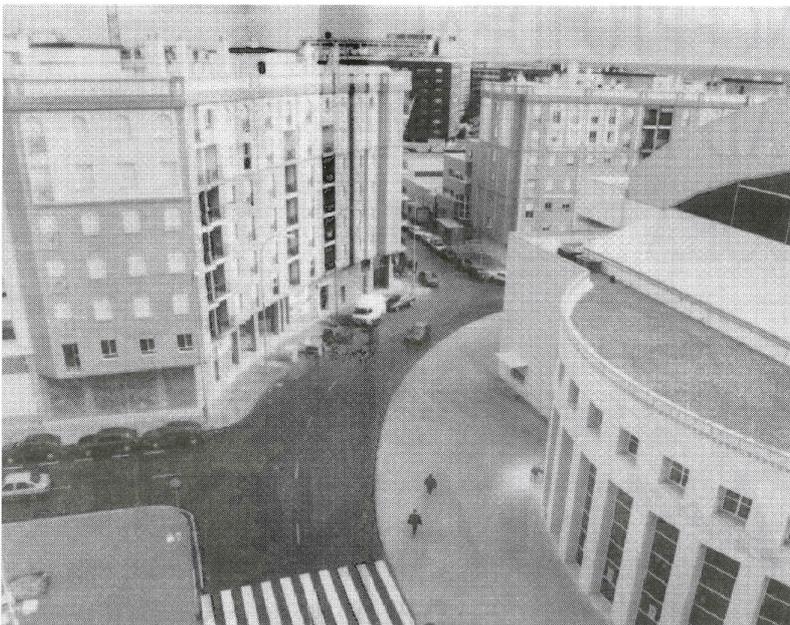


Construyendo la *NUEVA* CÓRDOBA

NORIEGA
GRUPO INMOBILIARIO
Plaza Colón, 10 Bajo - Tlfs. 48 82 85 / 48 82 84

LA NUEVA CIUDAD

Vista Alegre



RAFAEL MELLADO

**Deportes, sanidad, Botánico...
y el mausoleo de Manolete**

Vista Alegre era, hasta que se inauguró el Pabellón Polideportivo, un barrio sin entidad. Algo así como los aldeaños de la avenida del Aeropuerto, un barrio indeciso que se frenaba a sí mismo en torno a la calle Tomás de Aquino por miedo a acercarse demasiado al Cementerio de la Salud, que, con su nombre paradójico, es ya sólo un romántico lugar de reposo de huesos ilustres, como los del insigne diestro Manolete y otros personajes de la historia.

Empezó el acercamiento la Administración, que se anda con pocas contemplaciones cuando de instalarse se trata, y quedó situado en la linde el nuevo cuartel del Servicio contra Incendios. Le seguirá la Policía Municipal, con lo que será la zona mejor protegida de Córdoba en lo que a cercanía a estos cuerpos se refiere. Más allá, junto al río Guadalquivir, el Jardín Botánico se convierte en un maravilloso polo de atracción que recibe visitantes de toda Andalucía y que desde 1992 ofrece un Museo único en España, el de Etnobotánica, en el que los contenidos se ven reforzados por una sugerente arquitectura. El Zoológico, cuando esté

reformado, será otra gran baza cultural y lúdica para la zona, al igual que el Teatro de la Axerquía.

Pero volviendo al barrio, Vista Alegre juega ese papel de cohesión tan deseado por el PGOU de 1986, ya que «liga», a lo largo de la avenida del Aeropuerto, al aislado Parque Cruz Conde con Ciudad Jardín y con las nuevas zonas urbanas de Poniente, equilibrando de nuevo los espacios, rellenando las bolsas de suelo. Son 625 viviendas de nueva construcción las ofrecidas en torno a ese tan deseado Pabellón Polideportivo cubierto, viviendas de calidad e incluso de lujo, de vistosas terminaciones y grandes patios interiores en las manzanas cerradas. Ha sido de venta libre, pero con gran aceptación entre ciudadanos de un poder adquisitivo medio.

Vista Alegre se acerca, con este crecimiento "interior" a la zona de servicios sanitarios de Hospital Reina Sofía y Hospital Regional, a la zona de Colegios Mayores y a las facultades, llenando un agujero en la red urbana de la ciudad, que cada vez se muestra más equilibrada.

VISTA ALEGRE

1 Un nuevo barrio que, a lo largo de la avenida del Aeropuerto, une Parque Cruz Conde con Ciudad Jardín y Poniente

El esperado Pabellón Polideportivo es el edificio singular en torno al que se estructuran las viviendas y calles

3 Una urbanización de 625 viviendas de promoción libre ha ocupado una gran bolsa de suelo frente a Ciudad Jardín

Bomberos, Policía Municipal, Teatro de la Axerquía y Parque Zoológico, una variada oferta de servicios

5 Vista Alegre permite incorporar a la ciudad esa zona hasta hace poco aislada en torno a los servicios sanitarios y universitarios

2

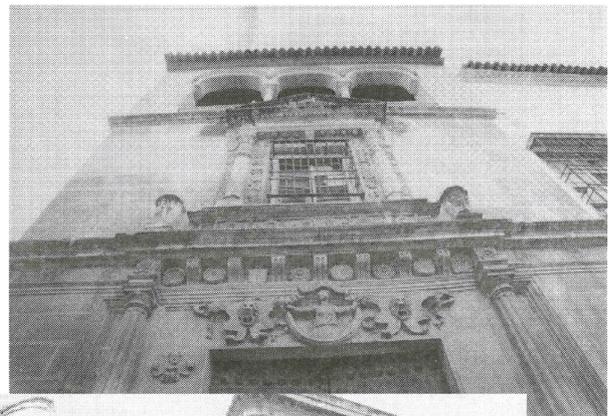
4



RAFAEL MELLADO

LA NUEVA CIUDAD

Patrimonio para Córdoba



A la izquierda y arriba, fachada del Palacio de Orive. Sobre estas líneas fachada de la Casa Carbonell, futura sede de la Gerencia de Urbanismo.

Los futuros parques y edificios históricos para la ciudad

La nueva legislación obliga a los promotores a ceder un 15% del aprovechamiento de los terrenos en los que edifiquen para sistemas generales, es decir, para suelo que pase a titularidad pública del municipio en el que construyan. También el Plan General de Ordenación Urbana plantea cesiones de suelo para equipamientos, zonas verdes y servicios públicos, por lo que las operaciones urbanísticas más recientes están dando lugar a beneficiosos acuerdos de cesión de suelo para la ciudad.

Este es el caso de cuatro grandes fincas que, en el futuro, serán zonas verdes para la ciudad, y que se suman a las pequeñas zonas verdes de obligada inclusión en el interior de las nuevas urbanizaciones. Las más grandes de ella es la que será futuro Parque de la Asomadilla, con 220.000 metros cuadrados destinados a jardines en el Brillante. De más reducidas dimensiones, pero con un gran interés ecológico y naturalista es el Parque del Patriarca, un bosque relicto mediterráneo, el de mayor importancia de todo el valle del Guadalquivir, salvado mediante un acuerdo entre la propiedad y el Ayuntamiento, que ha pasado a ser propietario de la mayor parte del bosque. La zona norte, como es de sierra y apenas tenía aprovechamientos agrícolas, está siendo pródiga en espacios naturales, porque a los dos citados se sumará el Parque del Tablero, con 80.000 metros cuadrados de suelo, también en el Brillante.

Al oeste, una zona en la que apenas había espacios de esparcimiento en la naturaleza, la urbanización de Miralbaida ha dado lugar a lo que será un parque de medianas dimensiones: el del mismo nombre, en la carretera de Palma del Río, con 60.000 metros cuadrados de extensión. Y, al sur, el que será posiblemente el parque con más atractivo de la ciudad, el Parque de Miraflores, junto al río Guadalquivir, en el que habrá terrazas escalonadas, un pequeño embarcadero, quioscos y todo lo necesario para un área de la naturaleza en pleno centro urbano.

Edificios

Pero no sólo son parques. El Ayuntamiento ha obtenido recientemente cuatro grandes casonas de valor histórico-artístico en pleno centro de la ciudad, que dedicará a funciones representativas y de pro-

toloco, a oficinas municipales y a actividades culturales. Uno de ellos es el Palacio de Orive, que se dedicará a equipamiento social y cultural aún por definir. Otro es el convento que hay situado junto a los Baños Califales, adquirido para el Ayuntamiento. Otro es el edificio de Carbonell, al final de la calle Jesús y María, donde se instalarán las oficinas de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento. Por último, un edificio con sabor histórico, el de Duque de la Victoria, cerca de la plaza de San Andrés, donde a comienzos del siglo XIX se representaban casi en secreto las funciones de teatro, a espaldas de la autoridad.

Inversiones

A lo largo de estas páginas se ha venido informando de proyectos, la mayoría de ellos en marcha, que suponen un importante crecimiento de Córdoba y que dibujan una nueva ciudad, más equilibrada y al servicio de sus habitantes. Pero estos proyectos, algunos, como gran parte de las viviendas, de iniciativa privada, y otros, como la VPO y las infraestructuras generales y de comunicaciones, de iniciativa pública, suponen importantes inversiones económicas que revierten en la actividad de la ciudad. Cada vivienda nueva que se construye conlleva una inversión aproximada de 10 millones de pesetas. A un ritmo de edificación de unas 1.700 viviendas/año, en los últimos años se ha invertido sólo por este concepto más de 70.000 millones de pesetas, sin incluir ahí ni las infraestructuras generales que aporta el Ayuntamiento ni el movimiento económico que supone la venta y ocupación de esas viviendas.

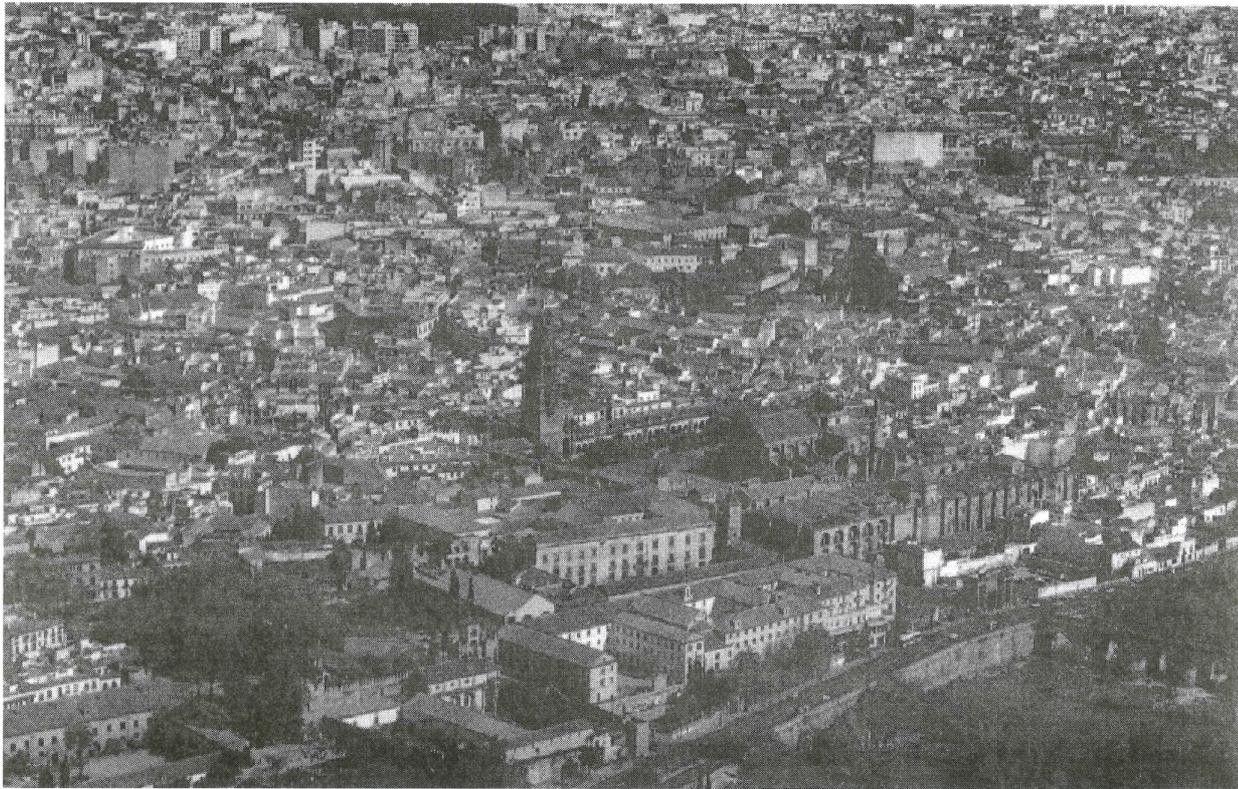
Ha habido grandes inversiones. Además de la Estación, la Autovía y otras macroinversiones, se ha hecho el Puente del Arenal, que ha costado 1.000 millones, el traslado de la feria costará unos 1.300, el nuevo estadio del Arcángel supone 1.400 millones, el arco viario sur otros 1.000 (ya iniciado en la avenida de Cádiz), la prolongación de Vía Parque en torno a 1.000 millones, las obras ya iniciadas en la Ronda Norte alcanzan una cantidad similar... Córdoba está recibiendo una inyección económica que se traduce en empleo y riqueza, y que más adelante será bienestar para sus ciudadanos.

PATRIMONIO

- 1** El Ayuntamiento obtiene, mediante convenios y cesiones urbanísticas, suelo y edificios para uso de la ciudad
- 2** Cuatro grandes parques para Córdoba: El Tablero, Asomadilla, Miralbaida y Miraflores, cerca de 400.000 metros cuadrados
- 3** El acuerdo sobre El Patriarca consigue para Córdoba el más valioso bosque relicto mediterráneo del Guadalquivir
- 4** Cuatro edificios históricos: Palacio de Orive, Casa de Carbonell, Convento junto a los Baños Califales y Duque de la Victoria
- 5** La edificación de viviendas ha supuesto inversiones superiores a 70.000 millones en los últimos años

LA NUEVA CIUDAD

La ciudad que viene



JUAN CARLOS RODRIGUEZ

Cuando el centro pase por el río

La Córdoba de las primeras décadas del siglo XXI, la Córdoba que viene, será una ciudad muy distinta a la actual, con unos perfiles que ya se aprecian —responden a la planificación urbanística— y que equivalen, si no en el contenido sí en el significado, a los cambios profundos experimentados por esta capital con el paso del siglo XIX al XX.

Si a finales del XIX la ciudad vivió una operación de apertura interna con la plaza de las Tendillas, Cruz Conde y avenida del Gran Capitán, un proceso de crecimiento derivado del ferrocarril, el final del siglo XX asiste a la desintegración de ese centro polarizado en torno a una plaza, las Tendillas, y una nueva apuesta de crecimiento de la ciudad. Así lo explica el director de la Gerencia de Urbanismo, Eugenio González, para quien si a partir del PGOU del 58 la apuesta de crecimiento se hizo hacia Levante, con el PGOU de 1986 la apuesta es hacia Poniente.

Norte y Sector Sur han tenido y tendrán un crecimiento natural más suave, y lo que era el «centro del pueblo», Las Tendillas, se desintegra. En un plazo no muy largo, por ejemplo, en un espectro temporal de veinte años, el centro de la ciudad se desplaza. Es aquí donde interviene la voluntad planificadora de la Gerencia de Urbanismo y del Ayuntamiento de Córdoba, pues se ponen en marcha mecanismos para corregir esa tendencia natural de la ciudad de desplazar, sin más, su zona centro hacia el norte, bajo el influjo de los terrenos liberados de la Estación y del desarrollo

económico y urbanístico de una nueva zona.

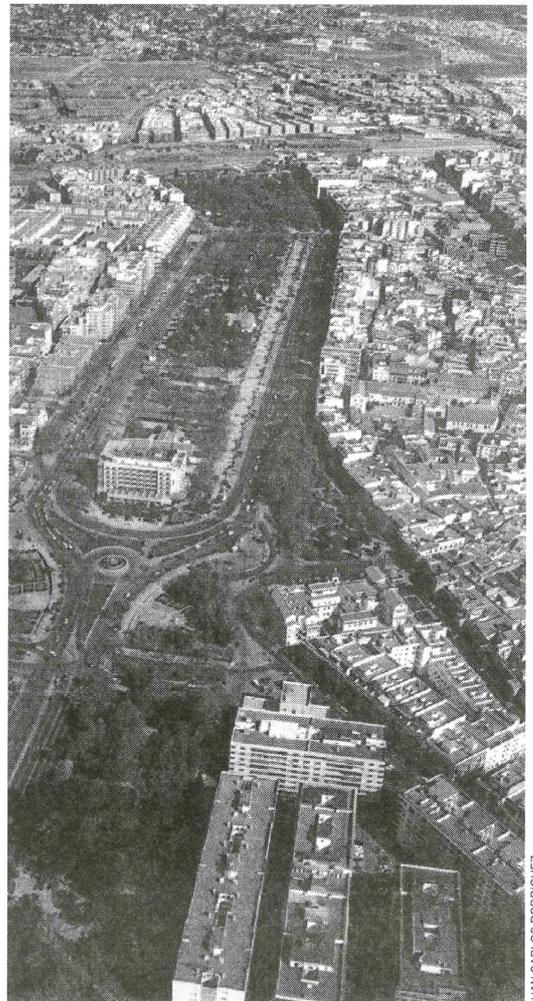
El centro no se irá al norte, sino que se concebirá como una corona que rodeará el casco histórico, la parte antigua de la ciudad. Para ello, para evitar polarizaciones de la ciudad en torno al Norte rico y al Sur pobre e inactivo, el Ayuntamiento quiere potenciar el papel del río Guadalquivir como elemento dinamizador de esa zona. «Aquí puede hacerse una lectura urbanística muy bonita, que es el gran poder transformador de estos elementos intermedios, que no son grandes planes, pero sí medidas efectivas, planeamientos de escala intermedia que son transformadores de la ciudad». Este es el sentido que se dará a las actuaciones del río, donde surgirá la gran zona de ocio de la Córdoba de primeros del 2000, con nuevos puentes, un gran parque en Miraflores, el paso de una de las vías de circunvalación de la ciudad, la zona deportiva del Nuevo Arcángel y la gran zona comercial del sur que compensa las grandes superficies de centros comerciales habilitadas en el norte y Poniente.

El nuevo centro de Córdoba pasará por el río Guadalquivir, por la Mezquita, la Victoria, el cuartel de Lepanto (aprovechando para el uso civil, una vez trasladados los efectivos militares), la Estación de autobuses... Una nueva Córdoba en la que tendrá una influencia determinante todo el arco territorial de comunicaciones: las rondas de circunvalación son la primera de las necesida-

des, pues articulan la ciudad y la comunican entre sí permitiendo ese crecimiento armónico tan necesario. Pero también tendrá su importancia todo lo relativo a la ordenación del territorio, a la determinación del papel que la ciudad de Córdoba juega y jugará en el contexto del valle del Guadalquivir, con la Autovía de Andalucía, el tren de alta velocidad (AVE) y el río.

¿Qué papel juega Córdoba como acceso desde la meseta castellana al valle del Guadalquivir? ¿Cuál es su futuro como eje de comunicaciones hacia África y el Estrecho y hacia Europa? La apuesta de futuro de Córdoba es conseguir ordenar acertadamente el territorio existente en torno a la ciudad, estudiar cómo pueden aprovecharse las ventajas naturales y qué mecanismos pueden habilitarse para corregir sus defectos.

Así, el futuro de la ciudad pasa por potenciar sus rondas, por aprovechar las estupendas ventajas del AVE, potenciar el papel de sus sierras como lugar de protección del medio ambiente y destinado al ocio, potenciar las características culturales y el atractivo histórico de Medina Azahara, aprovechar la cercanía del pantano de San Rafael de Navallana, tan cercano a la ciudad. La Córdoba de los próximos veinte años será muy distinta de como la conocemos, una ciudad que habrá conseguido su articulación interna y que, tras superar su desmembramiento y organizar su interior, podrá plantearse qué papel juega en el contexto andaluz y nacional.



JUAN CARLOS RODRIGUEZ

LA NUEVA CIUDAD

La ciudad de Córdoba se halla enclavada en el curso medio del río Guadalquivir, limitando el valle fértil aguas arriba, justo con el punto hasta donde simultáneamente era navegable en embarcaciones de poco calado, a la vez fácilmente vadeable y al pie de Sierra Morena de forma que esta caracterización territorial para las comunicaciones y el comercio entre los productos agrícolas del valle y la abundante minería de la Sierra será causa de su origen urbano así como de su evolución durante más de mil quinientos años.

Portanto, hasta el siglo XVI, el río Guadalquivir, causa, motor de desarrollo y elemento caracterizador de uno de los arquetipos de lo que Caro Baroja ha denominado ciudad-puente, constituye el centro de la actividad urbana de Córdoba.

Toda su actividad económica, paradas de batán, lavaderos de lana, casas de tinte y curtidurías se circunscribían al entorno del Río. Junto a esto, la realización de paseos ribereños, añadieron a este espacio el carácter ocioso necesario para su configuración como espacio central. Lo cual por otra parte, no era más que la continuación de la definición que los árabes habían dado al lugar al localizar tan excéntricamente del conjunto urbano su mezquita mayor.

El agotamiento de la industria textil y de pieles así como la pérdida de la actividad fluvial, junto a la sensación de angostura e incomodidad que para la mentalidad de las nuevas generaciones de pobladores del norte tenía la morfología urbana provocaron la necesidad de transformación.

El ideal del Renacimiento y del Barroco se imponía, con sus normas y sus arquitecturas, para hacer ciudades menos esclerotizadas y más amplias y provechosas, y, de entre todos los elementos arquitectónicos en que cristalizan estas ideas, es la plaza el que se configura como clave de esta nueva concepción.

No muy lejos del río, en el interior de los barrios gremiales donde ya se producía cierta actividad comercial, es el lugar elegido para la conformación de esta plaza en Córdoba, en un espacio abierto ya preexistente.

Es la Plaza de la Corredera, construida entre 1683 y 1687, la que, como todas las plazas de esta época, representa el espacio arquitectónico nuevo donde celebrar corridas de toros, autos de fe, mascaradas públicas y donde se levantan algunos de los edificios principales de la ciudad: la residencia del Corregidor—representante del poder real—construido un siglo antes.

Se trata pues de una plaza posterior a la de Madrid y anterior a la de Salamanca.

Su autor Antonio Ramos, venido de Salamanca para ejecutar esta obra, proyecta una doble crujía a modo de telón de fondo de un escenario independientemente de la realidad que se oculta tras ella. Su forma es casi un rectángulo regular desconociéndose la causa de su geometría, casi con toda seguridad intencionada y que algunos han querido verla como consecuencia de su encaje morfológico en el eje de sus accesos principales.



RAFAEL MELLADO

Los espacios públicos como soporte de la actividad central en Córdoba

JOSE EUGENIO GONZALEZ MADORRAN *

Gerente de Urbanismo del Ayuntamiento de Córdoba

Singular respecto de otras plazas similares es su imagen formal, pues mientras en Madrid y Salamanca existe un hueco por planta según un eje de simetría por cada módulo de arco de la planta inferior, en la de Córdoba hay dos, dando lugar a una imagen mucho más de horizontalidad que en las otras.

Fue construida con ladrillo quedando la piedra para elementos singulares como las claves de los arcos. Y por lo que se refiere a su terminación, si bien no se tienen noticias de otra cosa, que no sea su terminación en ladrillo, existe la hipótesis de algunos historiadores, como Bonet Correa que sostienen que esta plaza se pensó para ser enlucida. Hipótesis que se apoya en la existencia, en el friso corrido de la última planta, de colores amarillos y almagra.

Muy lentamente desde 1985 en que se aprobó un Plan Especial para su rehabilitación y tras interminables vicisitudes de gestión que hoy aún perduran, se ha ido acometiendo la rehabilitación según las unidades de proyecto previstas, estando ya a punto de iniciarse las obras de lo que es la crujía monumental (B.I.C. desde 1981) que conforma la plaza, cuyo proyecto plantea enlucirla y pintarla como acabado final.

Con la ilustración el contacto del hábitat

con la naturaleza, que hasta ese momento había estado circunscrito a las clases dominantes, se populariza formalizándose esa relación con la creación de parques y jardines.

A partir de la segunda mitad del XVIII se realiza en Córdoba al igual que en otras ciudades españolas, salones-paseos y alameda en una versión de espacio urbano, que se coloca entre la plaza, el parque y la avenida.

Tres son las realizaciones que se van a efectuar en Córdoba, la Alameda del Corregidor, junto al río, la Alameda del Campo de San Antón y el Paseo de la Victoria; las dos primeras desaparecerán en el siglo siguiente y el último que continuará completándose y desarrollándose hasta nuestros días.

Estas intervenciones, van a suponer dos cosas decisivas para la ciudad. Por un lado, se desbordan por primera vez los límites físicos que suponen las murallas, aunque tan sólo funcionalmente en cuanto al uso de esparcimiento y recreo, dándose inicio a todo el proceso de expansión que tendrá lugar en el XIX y que concluirá con su demolición física. Y, por otro lado, decanta definitivamente la tendencia de desplazamiento del centro de la actividad hacia el norte, impulso este que se acentuará y consolidará con la llegada del ferrocarril.

Como otro eslabón más en el desarrollo de las comunicaciones y su capacidad para transformación de la ciudad, Córdoba, que había fundamentado su existencia y su desarrollo en el río y los caminos, va a sufrir una profunda remodelación urbana con la llegada del ferrocarril en 1859.

Aún cuando para algunos clásicos del Urbanismo como Lavedan, la aparición del ferrocarril ha tenido una escasa implantación en la vida urbana española, en comparación con otras

urbes europeas, en el caso de Córdoba quizá por esa potencialidad de las comunicaciones debido a su implantación territorial que actúa como permanente motor de desarrollo urbano, el ferrocarril resultará definitivo en la transformación de la ciudad.

Su ubicación en el norte de la ciudad, va a determinar la apertura del Paseo de Gran Capitán a partir del pequeño paseo de San Martín, (única operación urbanística realizada, derivada directamente de la desamortización) en la década de los 60 del s. XIX.

Esta transformación que supone la siguiente gran operación de cirugía, tras la construcción de la plaza de la Corredera, se plantea para ejercer funciones de paseo-salón, aunque fue transformada en avenida siguiendo los grandes proyectos de ensanches interiores, para recientemente, volverla a convertir en paseo.

Esta transformación en la morfología fuertemente arabizada del Casco de Córdoba, va a ser el inicio de la Reforma Interior de Córdoba, de la configuración de una nueva centralidad que se trasladará desde aquella plaza y sus aledaños a este nuevo espacio creado y que a la vez significa una puerta a la modernización de la ciudad.

Posteriormente, en el frenesí modernizador de los ensanches interiores, el paseo de Gran Capitán se transforma en avenida como primera acción de una ambiciosa visión de la ciudad que planteaba la accesibilidad al Casco Histórico a través de avenidas que lo cruzasen de norte a sur y de este al oeste.

Recientemente dentro ya de las precisiones del Plan de 1986 este espacio vuelve a recuperar su carácter de paseo-salón con un proyecto municipal redactado por Juan Serrano.

Con la apertura de Gran Capitán, se inicia un segundo empujón en el desplazamiento hacia el norte del centro de la actividad urbana que perdura de forma continuada hasta bien entrado el siglo XX con las aperturas de las calles Claudio Marcelo (iniciada en 1877), Plaza de las Tendillas y calle Cruz Conde en 1925.

La nueva redefinición

La periferia, excepción hecha de los escasos núcleos históricamente existente contiguos a la muralla y alguna pequeña expansión inicial, muy reducida y que tiene lugar en las primeras décadas del presente siglo, surge de forma explosiva desde mediados del mismo, incontroladamente y sin



RAFAEL MELLADO

Puente de El Arenal.

LA NUEVA CIUDAD

(Viene de pág. 23)

un planeamiento que dirigiese su construcción lógica y racionalmente. Sus líneas de crecimiento, de una parte, siguen las principales vías de comunicación de Córdoba con otras ciudades, predominando las que van en sentido del valle del Guadalquivir (Este-Oeste), tanto a un lado como a otro del Casco Histórico esto es, en torno a las carreteras de Sevilla, Palma del Río y Trassiera; de Madrid y Badajoz; y de Villaviciosa y Granada.

Sin embargo, de otra parte, esta estructura radial de crecimiento periférico se ve interferida, distorsionada por la presencia de dos elementos fundamentales en la estructura territorial global de la ciudad: uno, de carácter geomorfológico, el río, y otro, infraestructural, el ferrocarril. Ambos fragmentan el territorio ocupado por el casco urbano estableciendo unas barreras, fronteras, entre las tres franjas en que latitudinalmente resulta dividida la ciudad: al sur del río, la franja central entre el río y el ferrocarril, y al norte del ferrocarril.

Uno y otro han intervenido activamente en la expansión de la ciudad, impidiendo históricamente y dificultando más recientemente la implantación urbana en la otra orilla, en el caso del río, y atrayendo una serie de implantaciones de carácter industrial y correlativamente de barrios obreros en su entorno, a la vez que suponía un obstáculo para la expansión más propicia y deseada de la ciudad hacia el norte, en el caso del ferrocarril. En definitiva, han sido ellos, río y ferrocarril, los que han impuesto las condiciones básicas del desarrollo urbanístico de la ciudad.

El resultado de esta evolución, ha sido la existencia de un crecimiento caótico y desordenado, un crecimiento en nebulosa, cuya consecuencia es la existencia de un muy extenso casco urbano, con partes, piezas urbanas dispersas, aisladas en el territorio, inconexas y desarticuladas del conjunto, a la vez que coexisten toda una serie de vacíos intersticiales que son la negación de la ciudad dentro de la propia ciudad.

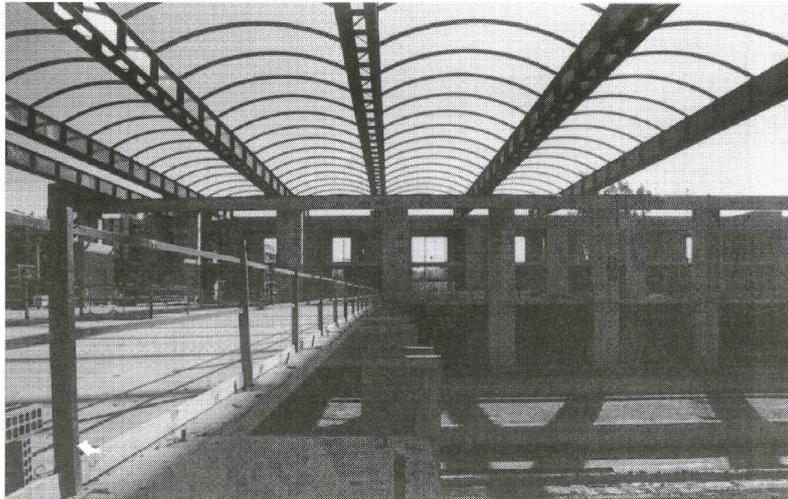
La nueva ciudad que empieza a gestarse a partir de los años 60 y sobre todo en los años 80 va a adquirir un enorme desarrollo que llevará a la necesidad de redefinir su espacio.

1. El Ferrocarril

La nueva redefinición pasará por la resolución de las dos barreras que han condicionado su desarrollo, el ferrocarril y el río, actuando desde planeamientos de escalas intermedias estructurados muy potencialmente.

Por lo que se refiere a la problemática del ferrocarril y desde la escala local, nos encontramos con que en las últimas décadas, se ha generalizado entre las clases más acomodadas la utilización de toda la falda de la sierra próxima a la ciudad, primero como asentamientos de segunda residencia y ahora como residencia principal, y que además se ha consumido todo el soporte llano desde el pie de la sierra hasta el Casco Histórico, incluso amortizándose parte de instalaciones industriales que habían nacido al amparo del ferrocarril, colmatándose el espacio disponible hasta alcanzar una ocupación poblacional equivalente a la cuarta parte del total en actualidad.

Pero además, en estos últimos años, la cuestión del ferrocarril en Córdoba, no es sólo la resolución de un problema local, sino que con



Edificio de la nueva Estación de Ferrocarril.

la previsión de nuevos accesos a Andalucía, se recupera para la ciudad la importancia estratégica que siempre había tenido como nudo de comunicaciones entre la meseta y el valle del Guadalquivir.

De entre las complejas soluciones urbanas que han sido barajadas en los últimos años para resolver este gran problema de Córdoba, se ha optado por el soterramiento de las vías.

Esta opción, produce una enorme versatilidad en orden a la resolución de los problemas funcionales de la ciudad, de forma que las comunicaciones entre el norte y el sur, que venía produciéndose por un único paso elevado y dos pasos a nivel pueden resolverse como continuación de los grandes ejes viarios a través de cinco puntos: IBN Zaydun-Gran Vía Parque, Margaritas-Trassiera, Gran Capitán-Brillante, Pretorio-Brillante, Almogávares. Por su parte, las comunicaciones este-oeste, que hasta ahora se resolvían de forma confusa por entre las avenidas existentes, adquirirán una extraordinaria fluidez con los dos viales longitudinales previstos, sobre todo el denominado interconector norte que con una longitud de casi cuatro kilómetros se configuran en la práctica como un nuevo «decamanus».

Sin embargo, el soterramiento, no es total. La existencia de niveles freáticos a poca profundidad, y las consecuencias económicas que se derivaban de la resolución de los problemas técnicos en el caso de situar la playa de vías bajo este nivel, decantó la solución hacia un falso soterramiento de forma que la rasante de la tapa sobresale entre dos y tres metros de la rasante natural del terreno.

Este hecho, junto a la enorme rigidez de la infraestructura férrea, determinará los dos parámetros básicos que configuran el soporte físico de la actuación: por un lado, una ordenación longitudinal muy enfatizada, creando una nueva fachada a la ciudad en el norte y por otro una sección transversal que acumula la pendiente geológica hacia el río en toda la anchura de la actuación en un solo punto, creando un acerado sobre la tapa del ferrocarril elevado de dos a tres metros sobre los nuevos espacios verdes que se diseñan.

Se liberan así una superficie de casi noventa mil metros cuadrados de suelo para dar continuidad al sistema de espacios centrales mediante una nueva definición del modelo clásico de paseo-salón.

La configuración estructural de este espacio se remata con la ubicación de la estación justo en el

quebro, dando continuidad al conjunto de los espacios libres y como fondo de perspectiva del nuevo que se crea.

Incidentalmente, y como una cuestión nada desdeñable, aparecen en el inicio de todo este proceso de ejecución de las nuevas infraestructuras ferroviarias restos romanos en la zona de playa de vías de la nueva estación.

El conjunto, consiste casi en su totalidad en restos de cimentaciones de entre los siglos I y III habiéndose amortizado edificaciones, unas sobre otras incluso hasta época visigótica.

Lo más espectacular es la traza de un cripto pórtico de unos noventa metros de diámetro terminado en tricollas con tres aulas o naves principales, conformando una estructura simétrica.

La sorpresiva aparición de estos restos ya que todos los trabajos arqueológicos previos habían resultado negativos y la importante extensión que ocupaban con el consiguiente desconcierto de la comunidad arqueológica por un lado, y el hecho de que pudiese plantearse este supuesto atropello cultural como imputable a una infraestructura como la de Alta Velocidad con no pocos detractores en ese momento, aunque en rigor nada tiene que ver una cosa con otra ya que las obras que se ejecutaban resultan de la remodelación de la Real Arterial Ferroviaria, crearon un estado de opinión desde el que resultó extraordinariamente complejo tomar decisiones.

Es el Ayuntamiento de Córdoba, el que redacta un estudio de alternativas analizando la situación desde todos los puntos de vista proponiendo una solución de integración basada en las siguientes condiciones:

- Eliminación de una vía de transporte de mercancías para salvar una exedra de la tricolla norte; cuestión esta de extraordinaria importancia ya que todo el transporte de mercancías de ancho nacional desde Despeñaperros hacia Sevilla, Huelva, Cádiz, el estrecho y Málaga, pasará por una sola vía.
- Ejecución en topo del colector al norte del soterramiento por debajo de los restos.
- Modificar los edificios complementarios para liberar el entorno de la tricolla sur.
- Ejecutar un proyecto de compatibilización de los restos bajo el vial norte, incluyendo casi la mitad del cripto pórtico, el aula principal y aulas complementarias.

Posteriormente se incluyó el levantamiento de la piscina limaria.

2. El Río

El temor a que esta ambiciosa operación urbanística de los terrenos liberados por el ferrocarril provocase un desplazamiento mucho más acusado del centro de gravedad de la ciudad hacia el norte, provocó la necesidad de reequilibrar la tensión que con toda seguridad iba a producirse.

Se planteó entonces la necesidad de una actuación urbanística en el sur proporcional a la que se pretendía equilibrar al norte, y el elemento soporte no fue otro que el río Guadalquivir, al cual la ciudad había ido dando la espalda en la medida que iba colonizándose la Sierra.

La reformulación del río en Córdoba consiste en hacer que el río, que se había mantenido como elemento de borde urbano hasta nuestros días desde aquella ciudad confregada, pase definitivamente a configurarse como un espacio libre central.

Se plantean como objetivos de la integración del río en la ciudad, la redefinición de los muros de defensa, la relocalización de la antigua nacional IV que impedía la comunicación entre el Casco Histórico y el Río y su sustitución funcional como paseo, la definición de actividades fundamentalmente lúdicas, y la recuperación de sus espacios ribereños.

Para la realización de esta actuación urbanística de alcance se concibe un concurso internacional con extraordinaria respuesta por parte de los profesionales.

De controvertidos resultados, el concurso se resuelve con la contratación del equipo ganador para junto con la Gerencia de Urbanismo redactar un Plan-Programa, proponiéndose una secuencia de actuaciones, que fundamentalmente son, desde el punto de vista estructural, la creación de un Arco Viario alternativo a la Nacional IV que incluye la ejecución de un nuevo puente, y el rediseño del Paseo de la Ribera con especial énfasis en su paso por el Alcázar.

El trazado del Arco Viario Sur, resultó una de las cuestiones de más dispar resolución, proponiéndose de entre las que no rompen la continuidad del meandro de Miraflores, la de menor afección al tejido urbano. El acusado ángulo de este nuevo vial a la altura de la plaza de Santa Teresa da pie a una de las actuaciones más arriesgadas al plantear la reformalización de un nuevo espacio a modo de ejido dando presencia a la torre de la Calahorra y haciendo que esta pieza

sea otra vez la puerta de acceso al Casco Histórico.

El arranque en la ejecución de este ambicioso Plan estuvo cargado de polémica con el proyecto de puente de acceso al parque de Miraflores desde el Casco realizado por Santiago Calatrava. El Ayuntamiento, haciéndose eco del sentir de gran parte de la población, se posicionó en el sentido de considerar que una pieza de estas características con una gran capacidad de modificar el espacio, era innecesaria dentro de un espacio ya cualificado, proponiéndolo para otro lugar y encargando el proyecto ganador del concurso. Con los dos proyectos y tras un forcejeo institucional fuerte pero corto, se zanjó la cuestión con el encargo a Fernández Ordóñez de la redacción del puente del Arco Viario Sur.

Por su parte, la configuración de los grandes, espacios libres contenedores de la actividad lúdica se resuelven con tres actuaciones distintas: el Parque del Arenal, el Balcón del Guadalquivir y el Parque de Miraflores.

El primero de ellos es el que debido a la necesidad de resolver el problema de ubicación del recinto Ferial, ha tenido un impulso más rápido y decidido; lo que en principio iba a ser un espacio libre naturalizado terminó albergando el nuevo estadio de atletismo y el recinto Ferial, si bien se confía que con la próxima plantación de árboles adquiera una importancia cualificada de espacio verde.

El Balcón del Guadalquivir que incluye la puesta en valor del antiguo Molino de Martos está encargado a Juan Navarro.

Aún cuando no existe una propuesta concreta, ésta deberá contener la definición de la defensa de esta margen derecha e incluso la recuperación de la azuda del molino.

Toda esta problemática del sistema de defensas junto a las nuevas realizaciones en el cauce como puentes, azudas y molinos constituye la cuestión previa de índole físico que hay que resolver. Piénsese que en este meandro de casi ciento ochenta grados, la energía de más de tres mil metros cúbicos de agua a una velocidad de cuatro metros por segundo, ha de hacerse casi nula para después de dar la vuelta y volver a recuperarla.

La solución pasa necesariamente por crear formas que acompañen en lo posible al comportamiento del río en la defensa derecha del Balcón del Guadalquivir y fundamentalmente en el Parque de Miraflores en la margen izquierda, que además precisa de la eliminación del muro. Todo ello además con parámetros de partida que incluyen riesgos de inundabilidad en periodos de retorno de quinientos años según el Plan Hidrológico Nacional.

Para ello, ya se han hecho dos modelos matemáticos en la Escuela de Agrónomos de Córdoba y en la de Caminos de Madrid y será necesario realizar un modelo físico definitivamente.

Con todas estas premisas el Parque de Miraflores, cuyo proyecto está realizando Juan Cuenca, se configura eliminando el muro de defensa y creando una gran zona inundable de casi la mitad de superficie del Parque.

En la parte superior, un gran eje articula el barrio antiguo con la nueva ordenación conectando distintos pabellones para terminar en un recinto lúdico-científico que incluye un planetario.

* Este artículo es un resumen de la conferencia pronunciada en el curso que sobre "Espacios Públicos" organizó la Universidad Internacional Menéndez y Pelayo, en Cuenca, entre el 27 de septiembre y el 1 de octubre del presente año.

LA NUEVA CIUDAD

Así que pasen... 300 años

MANUEL ELEIZETA

En la vida de quien conduce mucho por la noche hay dos momentos que valen por toda una existencia: cuando, sin saber por qué, se apagan las luces del coche y uno se queda a más de cien por hora con las estrellas como fondo y el instante en que, por obras en la carretera o quién sabe qué casualidad perversa, las señales indican dos caminos a seguir, uno, el verdadero, y otro, el que no lo es.

La verdad, si he de decirla, es que la primera contingencia sólo me ha ocurrido una vez, en un viaje de Córdoba a Madrid, a la altura de Valdepeñas, por culpa de una niebla persistente que me acompañaba desde Andújar y de un cable pelado que entró en contacto con la carrocería. La segunda, como es de prever, ha sido más frecuente. Siempre apreté los dientes y el freno a la vez que elegía un camino. Hasta ahora no me equivoqué, aunque indefectiblemente las piernas me estuvieron temblando durante los cincuenta kilómetros siguientes, más por el peligro venidero que por el evitado.

He tenido suerte con este tipo de hechos. Por lo menos hasta la última vez, en la que lo único que recuerdo fue el sonido de la gravilla en el guardabarros y la desesperada necesidad de pisar el freno como nunca lo había hecho antes. Algunos testigos dijeron luego que sólo habían visto unas luces rojas precipitarse al vacío justo antes de escuchar un ruido seco acompañado de algunos tintineos metálicos. Eso fue todo.

1

Al alcanzar la órbita de Júpiter su estómago protestó con energía y tuvo que vaciar, con más pena que gloria, una ración especial de desayuno. Hacía tres días que la comida fresca se había acabado y James Weddell no hacía sino maldecir al armador, ese viejo gordo y avaro que sólo se preocupaba de que las bodegas estuvieran repletas de mercancías, los depósitos de combustible llenos para recorrer algunos millones de millas y la nevera... vacía. James no comprendía cómo los «nuevos muchachos» —como el maldito armador llamaba a Alfonso y a Mary, jóvenes navegantes que le acompañaban en este viaje para hacer prácticas— eran capaces de tragar a todas horas esa asquerosa comida sintética y, lo que era más grave, mantener sin compasión aquella estúpida sonrisa de satisfacción en los labios. Cuando los más negros presagios asaltaban a James, en uno de esos días en los que uno jamás debiera levantarse de la cama, imaginaba que aquellas sonrisas y la aparente satisfacción por todo —incluidos los más sórdidos y repugnantes detalles de un vuelo espacial, como la comida— tenía más que ver con la expectativa de arrebatarle el sillón de piloto lo antes posible que con un verdadero entusiasmo por nada. Pero eso era en los días malos, en los demás pensaba que eran, simplemente, jóvenes, estúpidos y ambiciosos.

Un sonido metálico que provenía de la pantalla que estaba sobre la mesa de su camarote sacó a James de estos oscuros pensamientos y de la autocompasión por la acidez de estómago que sentía, a pasos agigantados, subir por el esófago. Era la hora de la aproximación final. Hacía más de diez minutos que habían pasado la estación Selene, ese montón de chatarra en órbita estacionaria alrededor de la Luna en donde sólo atraca la escoria de la galaxia y en la que la bebida de sus grasientas tascas es aún peor que la de la Terminal de Alpha Centauri, que ya es decir...

Aún no había hecho más que asomarse al pasillo, dándose como siempre en la cabeza con un tubo del que nunca había tenido noticia de que serviera para nada en especial, cuando oyó a sus espaldas la afanosa voz de Mary:

—Señor Weddell, los de la terminal Tierra han empezado a emitir las señales de aproximación, ¿contestamos algo?

—Les puedes felicitar las Pascuas si te parece —contestó James, haciendo un esfuerzo para no rascarse la cabeza— pero no creo que las computadoras de Tierra sean católicas, así que decide tú misma.

—Perdón..., no sabía —se ruborizó—. —Pues hay que saber, hijita, ¿o pensabas tener un recibimiento especial por tu primer vuelo en prácticas? —dijo James mientras se volvía en dirección al puente—.

Cuando llegó, Alfonso ya estaba sentado en el lugar del piloto, es decir en el lugar

de James, introduciendo datos frenéticamente en la computadora de abordó.

—¿Tendrías la amabilidad de esperar a mi funeral antes de ocupar la silla? —espetó molesto al cogote del aprendiz de navegante—.

—Sin demasiada convicción, como de quien se sabe protegido por instancias superiores, Alfonso se levantó algo desafiado y, por un sólo instante, su ademán y sus ojos revelaron el cercano parentesco con el viejo armador, aunque, al momento, su rostro volvió a adquirir una sonrisa angelical.

Estaba amaneciendo en Río de Janeiro cuando James se puso a los mandos de la nave. Por un momento la panzuda estructura del mercante trepidó al activarse los sistemas de frenado; luego las unidades de gravedad artificial cumplieron bien su misión y el atraque fue perfecto y silencioso.

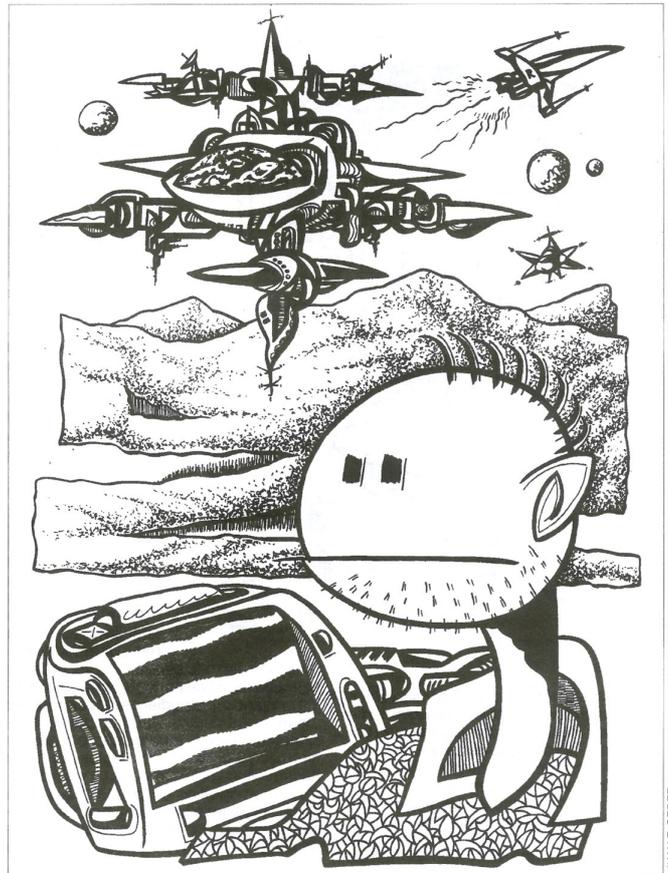
Los tediosos trámites burocráticos de siempre, la comprobación de la carga y la presentación de todos los permisos pertinentes, fue considerablemente aliviada tras la juiciosa distribución de algunos Créditos que engrasaron convenientemente la maquinaria oficial. En cuanto a los estibadores, unas cajas de cerveza verde de Vega perdidas estratégicamente a la entrada de las bodegas de carga, consiguieron hacer trabajar a un ritmo acelerado a hombres y máquinas durante algún tiempo. Hacía seis horas que habían llegado y todo había terminado. Un récord memorable. Algo tenía que salir bien en este viaje.

Cuando James tomó el transbordador se sintió aliviado. Siete días de vacaciones mientras la nave era revisada y vuelta a cargar para salir nuevamente hacia Vega le parecían una bendición, sobre todo si se tenía en cuenta que, de paso, perdería de vista a sus jóvenes compañeros durante el mismo tiempo. Decidir el objetivo de su viaje turístico le costó varias llamadas a diversas agencias.

2

Como decía el viejo proverbio terrestre: «cinco de cada diez viajeros espaciales que visitan la Tierra... son, exactamente, la mitad»; al menos, eso es lo que James había sentido al escuchar todas las explicaciones que siguieron a la denegación de permiso para visitar los lugares elegidos por él. Los hoteles estaban todos llenos y para ocupar una plaza en las residencias de pilotos dependientes del Consejo Central de Navegantes (C.C.N.) había que estar al corriente en el pago de las cuotas anuales y ser familia directa del Presidente, o poco menos. Como este no era el caso —en ambos sentidos— el viajero tuvo que conformarse con la cuarta oferta presentada por la agencia Planet Tours: "Sol y folklore en la Vieja España".

—Todo un portento de imaginación creativa, mis abuelos hicieron el mismo cuando



se casaron hace ochenta años —pensó James al recordar el título del paquete turístico y hasta le parecía recordar las añejas holografías que, cuando era niño, había visto en el álbum familiar—.

Como era normal en este tipo de viajes de recreo había opciones especiales —cobradas, eso sí, a precio de oro marciano— que incluían propuestas exóticas como la utilización de medios de transporte antiguos: coches impulsados por motores de combustión química o trenes eléctricos que se arrastraban pesadamente a menos de cuatrocientas millas por hora sobre anticuados raíles fijos cuyo mal estado de conservación transmitía al pasajero una vibración constante que ponía a prueba su solidez lumbar. Como James no tenía otra cosa que hacer, incluyó en su pedido todos los extras a fin de que aquellos siete días resultaran lo más diferentes posible a su vida habitual. Y lo fueron.

3

Cuando aterrizaron en Orly llovía copiosamente. Dos horas en tránsito hasta el enlace con Madrid sirvieron para que James le perdiera el respeto a la comida francesa servida en un insulso restaurante de la terminal de espaciales.

El vuelo hasta Madrid-Sur duró diez minutos, aunque el aterrizaje se demoró a consecuencia del tráfico. Trescientos años de aviación comercial habían servido para muchas cosas pero, desde luego, no para evitar el vacío en el estómago que se sentía al despegar o aterrizar, arreglar el problema recurrente de los controladores aéreos o mejorar el sabor a medicina de los zumos de frutas servidos a los pasajeros.

Un representante de Planet Tours esperaba a James en la oficina que la agencia ocupaba en el aeropuerto. Sería necesario introducir algunas modificaciones al plan previsto ya que, casualmente, en la costa mediterránea había un pequeño conflicto entre las reservas solicitadas por la Empresa y las anotadas por los hoteles.

—Desde luego, señor Weddell, Planet Tours se hace cargo de todos estos inconvenientes y está dispuesta a compensarle a usted de las molestias —le explicaba un

joven y animoso empleado tras el mostrador— simplemente es cuestión de darle la vuelta al calcetín: podemos empezar por el interior y desplazarlos luego hacia la costa. Veo en su ficha que ha solicitado opciones de desplazamiento, bien, bien..., precisamente disponemos de algo muy especial que ofrecerle, auténticas reproducciones de coches antiguos famosos como, por ejemplo, veamos, veamos..., sí, el que utilizó Harrison Ford, ya sabe aquel famoso actor de películas bidimensionales, en *Blade Runner*, el del agente Hamilton en *Asalto a estación Marte*, la reproducción de un Bugatti de principios del siglo XX —una auténtica joya, aclaró—, un Ford Mustang blanco de mediados del mismo siglo...

James, abrumado por la verborrea aplastante de aquel muchacho regordete, miraba una tras otra las fotos de aquellos vehículos que salían en la pantalla panorámica que ocupaba toda la pared tras el empleado de la agencia. Bajo el Ford blanco podía leerse: «reproducción del prototipo de carreras utilizado en el Rally de Montecarlo en la película *Un hombre y una mujer*». No le resultaba en absoluto conocido, no había visto la película, no sabía lo que era un rally y, ni siquiera, podía situar Montecarlo en un paisano, pero dijo:

—Este, este me gusta. Cualquiera medio de locomoción es bueno para huir de aquí —añadió en voz baja de forma que su interlocutor no pudiera oírlo—.

4

James no estaba familiarizado con los controles del vehículo pero se negó a utilizar el servicio de navegación asistida por ordenador que la Agencia ofrecía bajo el título de «seguridad total en sus vacaciones». Le costó algo comprender los principios de funcionamiento de lo que el mecánico le dijo que se llamaba embrague pero tras algunos saltos en el aparcamiento consiguió que su viejo Ford se deslizara aceptablemente al tiempo que notaba poco a poco el placer que le producía dominar una máquina tan antigua y exótica.

(Pasa a pag. 26)

LA NUEVA CIUDAD



JUAN F. PÉREZ

(Viene de pág. 25)

Entre las pruebas, la mala conservación de una carretera de doble vía ya casi nadie utilizaba y alguna que otra parada para ver el paisaje, tardó seis horas en llegar al aparcamiento principal de Córdoba, situado a varias millas del centro.

La ciudad se extendía a los pies de una sierra poco elevada como una mancha que, a estas horas de la noche, era de luces y sombras que recortaban los barrios principales. Según rezaba el folleto turístico de James, tras una antigüedad bastante gloriosa en la que había sido «textual-«centro y faro político y cultural de extensos territorios», Córdoba se había aletargado en un largo sueño de decadencia durante más de mil años al que, sin embargo y contra todo pronóstico, había logrado sobrevivir. Ahora, era el centro de un área suburbana residencial de más de tres millones de habitantes que repartían su actividad en la industria local o en la de lugares cercanos como Madrid, Lisboa, Fez o Valencia de las que sólo les separaban diez minutos de transbordador estándar.

James acudió al hotel, situado en las inmediaciones de una intrincada red de callejas estrechas y poco transitadas, que pudo contemplar desde el taxi automático que le condujo, para recoger algunos efectos personales del equipaje remitido por medios de transporte normales y para tomar una tónica ducha que alejó el cansancio producido por seis horas de forcejeo con la carretera y el calor. Tras verificar que no existía mensaje alguno para él en el transmisor portátil que, adrede, había enterrado en lo más profundo de su maleta, salió a la calle.

La luna estaba en cuarto menguante cuando James atravesó el umbral de la puerta del hotel. La primera impresión que recibió fue un fuerte olor floral que invadía toda la calle. La noche era calurosa. A los pocos minutos de vagar sin rumbo fijo encontró una cabina oficial de información. Entró y solicitó a la computadora la información turística disponible. El aparato le devolvió al momento un menú de pantalla:

- Hoteles
- Bares y restaurantes
- Comercios
- Espectáculos
- Monumentos
- Comunicaciones
- Plano de la ciudad
- Información general
- Emergencias

James dudó antes de pedir la impresión del plano que apareció al instante por una discreta ranura del panel. Desde luego, no se trataba de una ciudad demasiado grande —pensó— quizá las aburridas barriadas residenciales se extendían mucho, pero la ciudad antigua era pequeña. Comprendió enseguida que se encontraba, como le habían prometido, en un hotel bastante

céntrico, a un paso del centro histórico protegido, como era habitual en todas las grandes urbes, por carpas de metal y poliplástico transparente. La expectativa de un ambiente climáticamente controlado por el que sentía una especial debilidad como buen piloto de naves espaciales, hizo que apretara el paso hasta la entrada más próxima al complejo. Junto a una antigua puerta que se abría en un lienzo de viejas murallas, algo maltratadas por el tiempo, podía leerse el cartel: Puerta de Almodóvar.

Dentro del recinto la animación era mayor. La estrechez de las calles y su poca homogeneidad hacía a James dudar de la cordura de quienes habían proyectado aquella enmarañada red. Deambuló durante un buen rato perdido y, a veces, se lo pensaba antes de penetrar en algún callejón creyendo que pudiera ser la entrada de alguna casa particular. En un par de ocasiones se asomó a hermosas puertas de hierro forjado, como hacía siglos que no se hacían —el viajero recordaba un viejo documental etnográfico en donde había visto cómo se golpeaban pesadamente las relucientes barras de metal—, que daban acceso a oscuros patios columnados llenos de un verdor exuberante y, con frecuencia, anárquico. En un par de oportunidades intentó orientarse mediante el plano, pero le resultó imposible hasta que llegó a un lugar perfectamente marcado en el mismo. Esta vez el cartel rezaba: Zoco.

En el centro de la pequeña plaza había dispuestos unos bancos y unas mesas de madera. De una húmeda pila llena de neblinas surgía continuamente un hilillo de agua y, bajo los soportales, se abrían al curioso escaparates débilmente iluminados que ofrecían quién sabe cuantos objetos de filigranas trazadas con geometrías imposibles. James se detuvo contemplando todas aquellas mercancías cuyo fin, alguien acostumbrado a la soledad del espacio, no podría jamás entender. Cansado de dar vueltas sin rumbo fijo decidió sentarse en uno de aquellos bancos que tenían todo el aspecto de pertenecer a una especie de tasca que anunciaba sus productos sobre grandes carteles en uno de los rincones de la placita.

Le aseguraron que la bebida más típica era una especie de licor de uva, unos quince grados de aromático contenido alcohólico, que llamaban Montilla. La música repetía una y otra vez una antigua cantinela que a James recordaba viejas grabaciones escuchadas en casa de su abuelo. Las copas se amontonaron en la mesa durante dos o tres horas, luego el tiempo se hizo mucho más elástico y fluyó como el mismo líquido ambarino que a James, como buen desconocedor de todo lo relativo al vino, pareció inofensivo. Entonces fue cuando la vio.

5

Ella estaba bailando. El tablado de madera sintética despedía ese fino polvillo que sólo los objetos muy usados son capaces de acumular. A cada golpe de sus tacones James se estremecía. Nunca había visto bailar así a nadie, con los ojos, con las manos, el cuerpo era lo de menos. La música se repetía una y otra vez, cuatro tiempos, un dos, un dos tres, cuatro cinco seis, siete ocho nueve diez, un dos, un dos tres, cuatro cinco seis..., una y otra vez, una y otra vez. Sus ojos, su boca le sonreían, pero el viajero se sentía torpe, jamás sería capaz de dar una réplica adecuada.

Le parecían imposibles tales movimientos. La cabeza le daba vueltas y sólo era capaz de devolver un estúpido rictus, una mueca grotesca que seguramente produciría hilaridad en todos los ocupantes de las mesas vecinas. Entonces fue cuando dejó de ver.

Por la mañana la cabeza le dolía de forma insoportable. Sólo después de quitarse la camisa se dio cuenta de que aún llevaba puestos los zapatos. La luz, como un torbellino, entraba por la ventana abierta. Sobre la mesa de noche había una nota: Visitas programadas para el día de hoy: 8 horas a.m., Mezquita; Sinagoga; Alcázar de los Reyes Cristianos; Paseo por la Judería; Museo; 2,30 horas p.m., comida en Restaurante Típico; Palacio de Viana; Templo romano; Gran Capitán y Centro Ciudad; 9 horas p.m., Cena en Restaurante-Espectáculo. 11,30 h. p.m., regreso al hotel. Planet Tours le desea una buena jornada. Para cualquier duda diríjase a nuestro teléfono gratuito de atención al cliente: KA.2755.Z.

Miró un reloj que yacía sobre la cómoda: las 11 de la mañana; maldita sea —pensó—, y se volvió a meter en la cama.

Cuando cogió el coche a las cinco de la tarde no sabía muy bien lo que haría. Tomó la primera dirección que le conducía hacia la sierra aunque debió equivocarse en algún cruce ya que la pista se hizo rápidamente estrecha y serpenteante. Al cabo de veinte minutos y después de una curva de ciento ochenta grados la carretera se bifurcó tras un cartel: Las Ermitas.

Apagó el motor y entró en el recinto. Tras una estancia llena de paneles informativos y de souvenirs se abrió un pequeño paseo ajardinado en cuyo centro se erguía un monolito con un ventanuco enrejado que mostraba una calavera. Bajo ella otro cartel: Como te ves yo me ví, como me ves te

verás...; no leyó más y decidió volver a la ciudad. Las curvas pasaban rápidas hasta que, de repente, un gato se cruzó en su camino. Por un momento creyó ver como los ojos de la bailarina de la noche pasada le sonreían desde el retrovisor. No le dio tiempo a nada. Lo último que oyó fue el sonido de la gravilla en el guardabarros. Eso fue todo.

Cuando desperté, una luz blanca iluminaba la estancia. Pronto me di cuenta de que no podía mover el cuello y esta sensación hizo que buscara desesperadamente una referencia. Poco a poco empecé a distinguir contornos con cierta nitidez: un fluorescente blanco permanecía en el techo varado como un barco en una playa y sobre mi cabeza se dibujaban los barrotes de una cama. No entendía nada. El sol también entraba por las rendijas de una persiana casi cerrada. Era ya de día y yo debía salir de viaje. No puede ser —pensé—, seguro que esto es un sueño, una pesadilla, eso, una pesadilla porque no he oído el despertador.

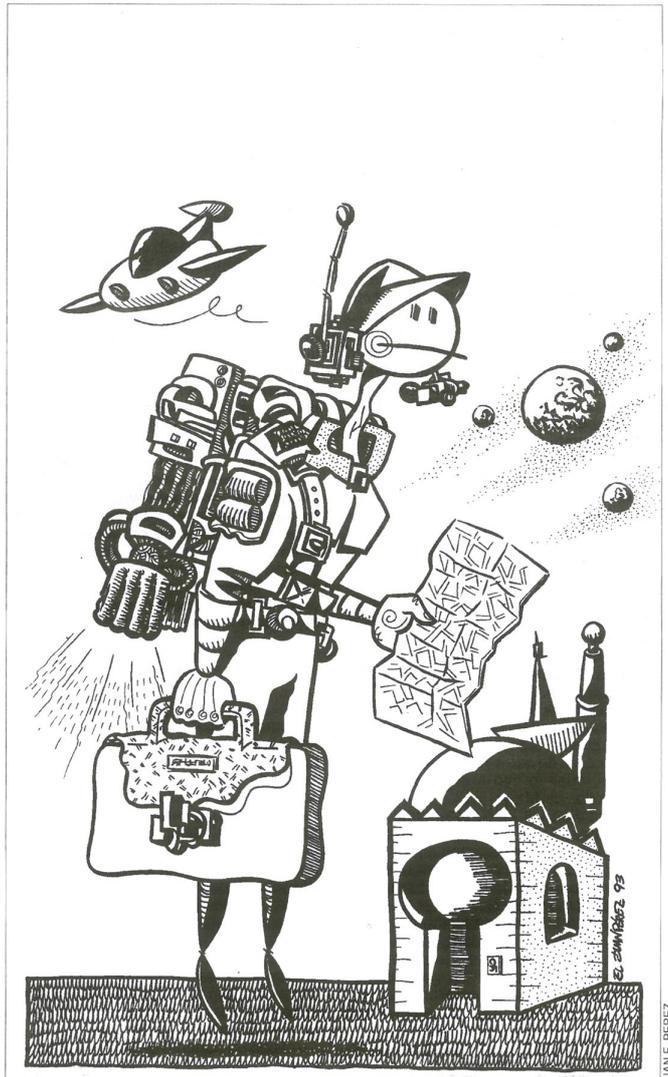
De pronto se abrió una puerta y entró un hombre con bata blanca.

—¿Cómo se encuentra?—dijo—, no sé si sabe que ha tenido un accidente. Está usted en el Hospital Reina Sofía, en Córdoba —añadió amablemente—.

—Menos mal —balbuceé—, pensaba que me había quedado dormido otra vez... y hoy tengo que seguir mi viaje; sólo me quedan seis días para regresar a la nave y partir hacia Vega con el cargamento de alimentos frescos.

—Ya, ya, —asintió comprensivo a la vez que miraba hacia el techo, como si ya conociera esta historia— de todas formas no se preocupe, aún tiene que hacer la maleta.

Y se fue.



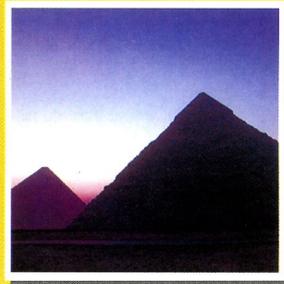
JUAN F. PÉREZ

EN EL *M*UNDO

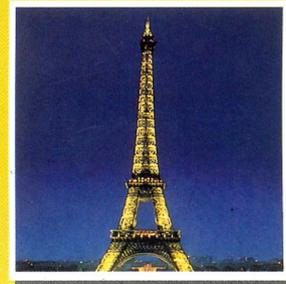
HAY CONSTRUCCIONES QUE POR SÍ MISMAS
SE HAN CONVERTIDO EN SÍMBOLOS DE
CALIDAD Y SOLIDEZ A TRAVÉS DEL TIEMPO



Roma
El Coliseo



Egipto
Las Pirámides



París
Torre Eiffel

EN *C*ÓRDOBA,

EL SÍMBOLO QUE REPRESENTA LA MÁXIMA
CALIDAD Y SOLIDEZ EN CONSTRUCCIÓN EN
LOS ÚLTIMOS VEINTE AÑOS, ES ÉSTE:

atsa.
angel tirado, s. a.

LA SOLIDEZ DE LA EXPERIENCIA