

# LA INTEGRACIÓN DE PARCELAS Y URBANIZACIONES EN CÓRDOBA

José Manuel Cuenca Muñoz  
Geógrafo y Urbanista

---

## RESUMEN

---

### PALABRAS CLAVE

Fenómeno suburbano.  
Ciudad-territorio.  
Integración urbana.  
Córdoba.  
Andalucía.

En el presente trabajo se analizan las condiciones del municipio de Córdoba en relación a la integración en la ciudad de los desarrollos suburbanos generados en los últimos 50 años. Sobre la base de una valoración de las ventajas e inconvenientes detectados en el municipio se expone una propuesta estratégica de integración del fenómeno suburbano en el conjunto de la ciudad. Una visión renovada de la ciudad: la ciudad-territorio.

---

## ABSTRACT

---

### KEYWORDS

Suburban phenomenon.  
City-territory.  
Urban integration.  
Córdoba.  
Andalusia

In this work, the conditions of the municipality of Córdoba are analysed in relation to the integration in the city of the suburban developments generated in the last 50 years. Based on an assessment of the advantages and disadvantages detected in the municipality, a strategic proposal for the integration of the suburban phenomenon in the city as a whole is presented. A renewed vision of the city: the city-territory.

---

## 1. ¿ES POSIBLE LA INTEGRACIÓN DEL FENÓMENO SUBURBANO EN CÓRDOBA?

La integración urbanística del espacio suburbano de Córdoba atañe al modo de insertar estos ámbitos en el modelo urbano y territorial de la ciudad, considerando tanto la hipoteca urbanística del espacio a regularizar, como la probable evolución de esos espacios en el futuro. Y no tanto desde una acción seguidista y complaciente, sino introduciendo vectores de ordenación urbanística que la orienten positivamente, y permitan colmar las aspiraciones sociales que sustentan la base del fenómeno suburbano, evitando, mediante la ordenación urbanística, sus consecuencias lesivas en el

territorio, en la ciudad, y en las instituciones encargadas de su buen gobierno.

Este planteamiento conceptual da por posible un tratamiento «natural» de la cuestión suburbana. Sin embargo, esto es una ficción, pues, a pesar de lo acontecido en nuestras periferias urbanas en las cinco últimas décadas, nuestra legislación urbanística carece, salvo algunas forzadas excepciones, de legitimación y modelo de ordenación para el principal uso suburbano: la vivienda de uso ocasional. No se trata, pues, de una cuestión secundaria; sin un marco de legitimación urbanística, carece de sentido continuar con el asunto. Los recurrentes intentos de integración formulados desde el planeamiento urbanístico con base en el instrumental ofrecido por nuestra legislación urbanística, son conocidos<sup>1</sup>. Del mismo modo, los parques resultados obtenidos en dicho proceso.

No puede plantearse la integración territorial y urbana de los ámbitos suburbanos sin dar legitimidad al fenómeno social subyacente, y al proceso material subsiguiente. Como esto no ha acontecido aún, para poder continuar con el discurso es necesario hacer una clara y manifiesta reivindicación para su legitimación. De este modo, realizamos la primera propuesta. Es decir, planteamos abiertamente la necesidad de legitimar urbanísticamente el fenómeno suburbano, pues ese acto legislativo, una vez consumado, será el primer paso para intentar de modo efectivo la integración perseguida.

Por tanto, continuaremos desarrollando las cuestiones que nos interesan bajo la hipótesis de que esa legitimación es tan reivindicable como posible. Ahora bien, esta peculiar situación exige, al menos, formular dos aclaraciones. La primera consiste en advertir que este ensayo de ordenación no puede ser leído como una incitación a la realización de actuaciones ilegítimas, pues nada de lo que aquí pudiese proponerse o mostrarse, en cuanto al desarrollo suburbano, puede realizarse mientras no esté debidamente respaldado por la legislación urbanística vigente. La segunda es que todo lo dicho solo pretende mostrar que este problema puede tener solución. En consecuencia, nos encontramos ante una formulación de ideas claramente reivindicativas y reformistas. Y en ese sentido, nos gustaría que fuesen entendidas. Pasemos, tras esta necesaria aclaración, a los contenidos anunciados.

Para avanzar en el camino de la integración territorial y urbana del fenómeno suburbano, el urbanismo ha de acotar su campo de acción; y

<sup>1</sup> CUENCA MUÑOZ, J.M. (2021): «El proceso suburbano en Córdoba». *Los Barrios de Córdoba en la Historia III: Asumir el pasado, pensar el futuro, construir la ciudad de mañana*, VVV.AA. Bartolomé Valle Buenestado (coord.): Córdoba, Real Academia de Ciencias, Bellas Artes, y Nobles Letras de Córdoba, 2021, pp. 6-81.

ofrecer un modelo de ordenación de usos, intensidades y servicios urbanísticos, y un horizonte de integración funcional en la ciudad y el territorio concretos. En la orientación hacia esta meta, debemos vencer los obstáculos para conseguirlo. Estos responden a distintos factores, entre los que cabe considerar:

- a) Obstáculos de naturaleza urbanística: debidos a la ausencia de instrumentos específicos para la legitimación y ordenación del espacio suburbano, como una entidad urbanística distinta de la urbana, y de la rural, la cual forma parte del modelo territorial y urbano de la ciudad contemporánea.
- b) Obstáculos de naturaleza sectorial: causados por la persistencia de afecciones históricas no corregidas, y a la incorporación sobrevenida al planeamiento vigente de importantes condicionantes sectoriales. Ambos factores comprometen tanto la ejecución de los modelos urbanos y territoriales vigentes como su mejora en el futuro.
- c) Obstáculos de naturaleza social y política: así debemos valorar la actitud, esquivada y rúcana, mostrada por los parcelistas ante los procesos de integración habilitados, intentando eludir sus responsabilidades, y mostrando pasividad al avance efectivo de los procesos previstos. El cuerpo político ha acompañado sus plataformas reivindicativas, asumiendo sus postulados oportunistas e irresponsables.
- d) Obstáculos en la gobernanza institucional: la actuación para integrar el fenómeno suburbano contemporáneo en los modelos territoriales y urbanos requiere desplegar y compartir una visión compleja y unitaria de alta coordinación administrativa entre los distintos niveles de gobierno municipal, autonómico y estatal. Situación de la que aún nos encontramos muy lejos, debilitando con ello la eficacia de la acción administrativa emprendida.

Por tanto, vamos a describir, casi a modo de ensayo, las ideas necesarias para avanzar. Sin perder de vista los obstáculos que hemos advertido, y sus efectos negativos sobre el proceso propuesto.

## **2. NUEVAS PERSPECTIVAS URBANÍSTICAS PARA EL TRATAMIENTO DEL ESPACIO SUBURBANO**

---

Al mencionar los obstáculos de naturaleza urbanística nos referimos expresamente a la falta de reconocimiento legal del uso de la vivienda ocasional y de las formas de implantación suburbanas. Las posibles soluciones no presentan una alternativa única, por lo que cabe contemplar diversas

formas de implantación en cuanto a densidad y modos de organización. Esta es la razón que justifica un enriquecimiento del instrumental urbanístico de ordenación. Necesitamos responder a diversos tipos de organizaciones que van desde el concentrado rural hasta el asentamiento urbanístico, pasando por la agrupación suburbana. Cada estadio exige un nivel de densidad, un tamaño máximo de la concentración edificatoria y un nivel y calidad de servicios urbanísticos. Un enriquecimiento de las formas de suburbanización nos facilitaría su aplicación al territorio periférico de la ciudad adaptándolo al carácter y los condicionantes de cada lugar en la estructura territorial heredada. De este modo, el uso suburbano puede orientarse aplicando una gradación de intensidades, y mediante la ordenación urbanística dirigir cada proceso a un estadio final distinto al nivel de transformación urbanística máximo, y, en consecuencia, modular los impactos y los niveles de exigencia de dicha transformación en un proceso de integración territorial y urbana.

Al menos necesitamos tres estadios o modalidades de suburbanización para cubrir el espectro de intervención en el territorio periférico de nuestras ciudades, sea para afrontar el tratamiento del espacio heredado, o para habilitar nuevos desarrollos que pudieran plantearse en el futuro debido a la dinámica subyacente y activa. Esas modalidades son las siguientes:

- a) Modalidad suburbana de integración rural: con densidades edificatorias inferiores a 2 viviendas por hectárea (en adelante viv/Ha). Pretende habilitar la edificación aislada o agrupada en parcelas rústicas cuya superficie oscila entre 5 y 0,5 Ha. Estos tejidos deben estar regulados urbanísticamente para evitar inducir a la formación de nuevos asentamientos. El objeto de la implantación rural es doble; por un lado, adaptarse a la estructura rural previa, implantando el uso suburbano con patrones de bajos niveles transformación del suelo, y, al mismo tiempo, evitar la constitución y formación de nuevos asentamientos. Para ello, el concepto de asentamiento al que nos referimos exigiría verificar agrupaciones de densidad superior a 2 viviendas por Ha, y una agrupación de más de 10 o 15 viviendas. Y en sentido contrario, una actuación que no superara tales parámetros no sería inductora de tal situación. Los servicios urbanísticos necesarios para la implantación rural se disponen y dimensionan para servir a la edificación habilitada; por lo que se trata de un concepto radicalmente opuesto al de urbanización ordinaria del suelo.
- b) Modalidad de nucleación de integración suburbana: ámbitos con estructura nuclear (red de viarios-parcelas), de densidad suburbana (entre 2 y 6 viv/Ha), destinados a vivienda de uso ocasional, y por

ello, sin necesidad de dotaciones públicas obligatorias. Con un nivel de servicios urbanísticos mínimos que garanticen la seguridad e higiene de los mismos, y el control de los impactos de implantación (ambientales y sectoriales), siendo los restantes servicios voluntarios u optativos. No habría cesión de espacio público a la administración, aunque se constituirían servidumbres de paso que garanticen el acceso público general. La urbanización sería siempre privada, en su disposición y mantenimiento.

- c) Modalidad de asentamiento de integración urbana: ámbitos con estructura nuclear (red de viarios-parcelas), de densidad urbana (superior a 6 viv/Ha), destinados a vivienda de uso permanente, con las dotaciones públicas y servicios urbanísticos mínimos exigidos por la legislación urbanística para el desarrollo urbano ordinario. Los espacios viarios y dotacionales serán cedidos a la administración gratuitamente. La urbanización sería sufragada por los propietarios, y cedida gratuitamente a la administración para su futuro mantenimiento. Estos ámbitos deben cumplir los demás requisitos de localización, tamaño mínimo y restantes criterios dispuestos por el planeamiento para ser integrados en el modelo urbano de la ciudad; en caso contrario, se integrarán en el modelo territorial mediante la modalidad de nucleación suburbana. Como resulta obvio, esta modalidad ya está disponible en nuestro sistema urbanístico, y puede ser útil, pero no como solución única y universalmente aplicable.

El nuevo sistema propuesto completa la posibilidad de establecer asentamientos urbanísticos, añadiendo a la tradicional alternativa urbana, incluida en nuestra legislación, la modalidad de nucleación suburbana. Y, además, introduce una nueva modalidad de uso suburbano rural, sin formar asentamientos. Todas organizadas mediante una gradación de requerimientos a la baja en densidad y grado de urbanización, conforme disminuye la intensidad del uso. De este modo, proponemos enriquecer las alternativas de disposición del uso residencial ocasional, acabando con la obligación unívoca de conducir a los ámbitos suburbanos a regularizar hasta un estadio urbanístico de máxima calidad de la urbanización y de la disposición de dotaciones urbanas. La potestad de tomar las distintas alternativas residiría en el proceso de planificación de cada ciudad, en función del modelo urbano perseguido. Esto amplía inmediatamente las alternativas para organizar los modelos urbanos y territoriales municipales, en lugar de tensionarlos, como ocurre ahora. Aunque exige una nueva clase de suelo, la suburbana, de la que actualmente carecemos, y ciertas reformas en los usos habilitados en el suelo rústico, y en los conceptos de inducción a la formación de nuevos asentamientos y de parcelación urbanística.

Contrariamente a lo que pudiera parecer, la modalidad más efectiva para contener los impactos de implantación suburbana es la de integración rural, si la comparamos con el modo de implantación nuclear (parcelaciones urbanísticas). Las parcelaciones urbanísticas en suelo rústico han sido la forma histórica de introducir el uso suburbano en las tramas rurales y naturales periféricas a la ciudad, y la responsable de generar el desorden urbanístico y territorial que ahora debemos superar. Por ello, como alternativa a las parcelaciones urbanísticas debería potenciarse la modalidad suburbana de integración rural. Su valor estratégico radica en ser una opción especialmente aconsejable en los lugares que aún no han sido afectados por el proceso de parcelación, y se encuentran en las áreas de difusión.

Una de las formas tradicionales de habilitar el uso de la vivienda ocasional en la modalidad rural consiste en permitir la autorización de viviendas en parcelas rústicas superiores a una determinada superficie rústica o parcela mínima. Este sistema ha estado vigente hasta la entrada en vigor de la LOUA en 2003, aunque no ha sido muy efectivo, pues se ha constatado una baja utilización social, motivo por el cual no fue una alternativa real a las parcelaciones urbanísticas de los años 80 y 90, ya que éstas se produjeron cuando esta posibilidad legal estaba vigente y era utilizable. A pesar de que su efectividad no ha sido alta, no debemos despreciar su capacidad de dar respuesta a determinadas demandas, especialmente en el medio rural ordinario. No obstante, esto sí nos exige generar otras alternativas de implantación rural, como la que vamos a denominar «ordenación periurbana».

La ordenación periurbana que proponemos puede ser una modalidad de implantación de viviendas de uso ocasional, de forma agrupada (10 o 15 viviendas como máximo), pero cumpliendo las determinaciones establecidas por el planeamiento en cuanto a parcela mínima para evitar la formación de nuevos asentamientos. Cada una de las viviendas agrupadas debe aportar la superficie mínima exigida por el planeamiento para el uso en cada zona del municipio. La nueva finca resultante sería la suma de las parcelas mínimas de cada vivienda que formará parte de la agrupación suburbana. Esta modalidad, en lugar de dividir el territorio, produciría el efecto contrario, casos de concentración parcelaria. A su vez, permitiría localizar tanto la agrupación de la edificación en la nueva parcela, y obtener así una economía en la dotación de servicios urbanísticos, y una concentración espacial, tanto de los impactos de la nueva edificación, como de las medidas para evitarlos (tales como un coeficiente de forestación asociado al lugar periférico al de edificación). Creemos que esta modalidad puede ser una alternativa a la parcelación urbanística del medio rural, siendo compatible con mantener la actividad agrícola periférica, con evitar la

generación de núcleos de población, e incrementar la viabilidad de los sistemas de servicios autónomos y su control administrativo, en cuanto al volumen de recursos utilizados (agua energía) y su eficacia (saneamiento y depuración), entre otras cuestiones. Aunque esta modalidad está negada por la actual legislación urbanística, al no acomodarse al contenido preciso de los conceptos de inducción a nuevos asentamientos y parcelación urbanística, debemos considerar que esos conceptos pueden seguir siendo útiles, siempre y cuando admitan la excepción de la ordenación periurbana. Creemos que la clave de los efectos positivos de esta propuesta reside, a nuestro juicio, en la limitación del número de edificaciones que cabe vincular a esta forma de ordenación del uso suburbano. Estas deben ser inferiores a 10 o 15 viviendas como máximo.

Finalmente, para que estas modalidades de ordenación sean efectivas, la legislación urbanística debería mejorar tanto el concepto de uso residencial, como diferenciar las modalidades de dotación de servicios y urbanización. Y vincular estos conceptos a modos concretos de ordenación (uso, intensidad y niveles de dotaciones, en su caso). La distinción esencial reside en los tipos residenciales, que al menos deben ser: viviendas permanentes, ocasionales y rurales. Creemos que de este modo se ampliaría la capacidad de intervención para la integración del fenómeno suburbano mediante la planificación urbanística.

### 3. NUEVOS CONDICIONANTES SECTORIALES SOBREVENIDOS AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE

Tras la aprobación del PGOU de Córdoba de 2001, la actividad de los distintos órganos sectoriales ha generado un conjunto de nuevos escenarios, o la definición precisa y jurídica de algunas de sus políticas, especialmente en materia de protección del patrimonio histórico y espacios naturales, así como en proyectos de infraestructuras aéreas, o asuntos relacionados con la definición del riesgo de inundación. Concretamente han sobrevenido al planeamiento urbanístico vigente las siguientes afecciones sectoriales (ver fig. 1).

Ampliación del ámbito del Bien de Interés Cultural del Yacimiento Arqueológico de Medina Azahara<sup>2</sup>. 2003.

<sup>2</sup> Decreto 195/2003, de 1 de julio, por el que se amplía el Bien de Interés Cultural denominado Zona Arqueológica de Madinat al-Zahra (Córdoba). BOJA n.º 142, de 25 de junio de 2003, p. 17.037.

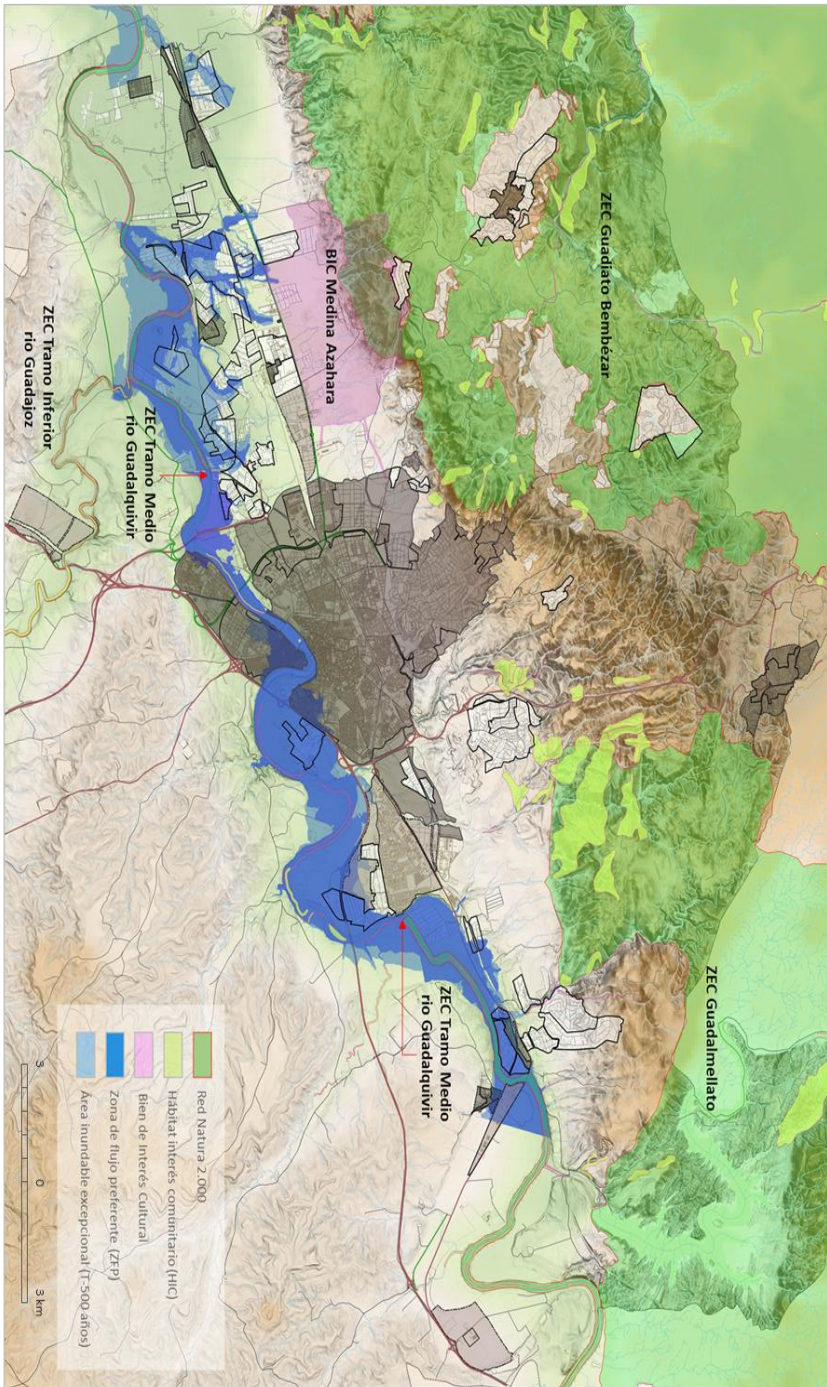


Fig / 1 : Afecciones sectoriales en Córdoba.

Fuente de datos: Junta de Andalucía-Ministerio Fomento. Elaboración propia



- a. Establecimiento de las nuevas servidumbres aeronáuticas derivadas de la ampliación y reforma del Aeropuerto de Córdoba<sup>3</sup>. 2015.
- b. La declaración de espacios naturales protegidos de la Red Natura 2000<sup>4</sup>. En el municipio de Córdoba, tras un «opaco» proceso administrativo prolongado por casi dos décadas, han sido declarados Zonas de Especial Conservación (ZEC) los Lugares de Interés Comunitario (LIC) denominados Guadiato-Bembézar y Guadalmellato, como espacios de configuración extensa y de uso forestal; y también los LIC Río Guadalquivir-Tramo Medio, y Tramo inferior del Río Guadajoz, como espacios lineales y fluviales.
- c. Nueva definición del Riesgo de Inundación mediante la elaboración de los mapas oficiales de riesgo de inundación en algunas zonas del municipio<sup>5</sup>. 2015.

Estas nuevas definiciones se añaden a otras ya tradicionales o previas, como las vinculadas al riesgo de incendio en la Sierra, o la barrera del corredor AVE-ferrocarril convencional. Tanto unas como otras constituyen elementos de condicionamiento negativo al desarrollo urbanístico previsto y futuro, que bien dificultan, o impiden, salvo que sean corregidos, la disposición de intervenciones necesarias, o la ejecución de las previstas.

Nos interesa remarcar el sentido de estas acciones y sus consecuencias. La organización del modelo territorial y urbano en el municipio de Córdoba está condicionada, al menos, por las cuestiones que se exponen seguidamente.

En la Sierra de Córdoba, motivado por la presencia de importantes coberturas forestales y también agrícolas de cultivos leñosos, como los olivares serranos, existe un especial riesgo de incendio forestal. Se trata de una amenaza genérica, tanto para los núcleos urbanos y dotaciones públicas existentes<sup>6</sup>, como para todos los ámbitos suburbanos situados en esta zona del municipio. No cabe duda de que esta situación reclama actuaciones de

---

<sup>3</sup> Real Decreto 729/2015 de 24 de julio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Córdoba. BOE n.º 191, de 11 de agosto de 2015; sección III, p. 72.283.

<sup>4</sup> Decretos 110 y 113/2015, de 17 de marzo de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, mediante los cuales se declaran Zonas de Especial Conservación los ámbitos señalados en este párrafo.

<sup>5</sup> Sobre este asunto consúltese [https://www.chguadalquivir.es/mapas-de-inundacion#Accesoydescargadecartograf%C3%ADaasociada\(DHGuadalquivir,CeutayMelilla\)](https://www.chguadalquivir.es/mapas-de-inundacion#Accesoydescargadecartograf%C3%ADaasociada(DHGuadalquivir,CeutayMelilla))

<sup>6</sup> Santa María de Trassierra, Cerro Muriano, o Las Jaras, como para el Parque Periurbano de los Villares, las instalaciones militares de Cerro Muriano, o el campo de golf de los Villares, entre otras.

protección adicionales a la protección forestal ordinaria, especialmente motivado por el uso residencial de esta parte del municipio. A lo anterior se une las deficientes comunicaciones, hecho que dificulta tanto el acceso a la zona de los servicios de extinción terrestres, como la potencial evacuación de afectados. La mitigación de la peligrosidad que conlleva este riesgo estructural exigiría al menos explorar un triple sistema de barreras a la propagación del fuego: una sectorización de toda la zona suburbana de la Sierra, que aglutine todos los ámbitos residenciales y los separe de la restante zona rural de la Sierra; una protección periférica específica de cada ámbito parcelado; y medidas adicionales y particulares de reducción del combustible y disposición de zonas de refugio en las propias parcelas edificadas. Todas las medidas tendrían la misma finalidad: impedir o dificultar las condiciones de propagación del fuego, y ofrecer opciones de refugio a los posibles afectados, tanto si este se iniciara en un ámbito edificado del sector suburbano de la Sierra, como si se produjera fuera de él.

Esta situación debemos relacionarla con la declaración en 2015, para la práctica totalidad del espacio forestal de la Sierra, de Zonas de Especial Conservación de la Red Natura 2000. Esta decisión comporta una clara vinculación para la conservación de estos espacios forestales, hecho que permite apreciar una potencial contradicción entre las necesidades de protección contra incendios forestales antes expuestas y las de conservación de la masa forestal, pues las acciones de defensa conllevan naturalmente la eliminación o reducción del combustible forestal. ¿Sería un impedimento la política de protección aplicada a los espacios forestales y agrarios de la Sierra para la implementación de unas medidas de protección forestal que parecen necesarias? Si esto se producirá o no, ya se verá. Y tampoco cabe dudar de que la protección ambiental aludida es una medida adoptada en defensa de unos intereses específicos, y parciales, que no han considerado la globalidad de la realidad de este espacio, en especial de los usos urbanísticos que viene soportando contra los que parece disponerse.

En todo caso, resulta necesario establecer medidas de mitigación del riesgo de incendios forestales en un espacio con un alto nivel de protección medioambiental y sometido a políticas de conservación. Y todo ello, por la existencia tanto de núcleos urbanos, como de dotaciones públicas y privadas, asentamientos urbanísticos y ámbitos suburbanos. Todos son entidades urbanísticas dinámicas por encontrarse en uso, y por necesitar reformas de sus regulaciones para reducir la incidencia de sus impactos de implantación y su integración en el modelo territorial y urbano de la ciudad. Parece evidente que los condicionantes sectoriales sobrevenidos de protección medioambiental pueden entrar en contradicción con las nece-

sidades de actuación en el tejido urbanístico, y de defensa respecto al riesgo de incendio forestal.

En la Vega de Córdoba el nivel de complejidad sectorial es aún mayor. En primer término, el escenario catastrófico generado por los nuevos mapas de riesgo de inundación elaborados por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, presentados en 2015 y sometidos a revisión reciente, han identificado una afección general por inundabilidad, que, lejos de ceñirse a los ámbitos suburbanos, alteran gravemente importantes zonas urbanas de la ciudad principal (Cañero, Santuario, Fuensanta, Arcángel, Fray Albino y Sector Sur, zona de la Ribera en el Casco Histórico), Alcolea y Encinarejo, Barrio del Ángel, Majaneque y Quintos. Además, importantes dotaciones públicas y privadas municipales como son: recinto ferial de El Arenal, parques de Miraflores y Balcón del Guadalquivir, Real Jardín Botánico, Parque Zoológico y equipamientos ambientales asociados, centros de investigación agraria de la Alameda del Obispo, subestación eléctrica de Casillas, Aeropuerto de Córdoba, Aeroclub y la depuradora de La Golondrina. Y como era previsible, en este dantesco escenario, una buena parte de los desarrollos suburbanos situados en la Vega de Levante y en la zona sur de la Vega de Poniente. La afección también existe al trazado de carreteras y ferrocarril en recorridos locales, regionales y nacionales.

Se trata de la afección sobrevenida<sup>7</sup> más importante y preocupante en el futuro de la ciudad, y del mismo modo, en la evolución del asunto que nos ocupa. Es evidente que la situación exige una corrección del riesgo de inundación. Está previsto en el Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la cuenca del Guadalquivir una actuación en Córdoba. Aunque no hay datos de ejecución de la misma, según los informes de seguimiento del plan, salvo en materia de regeneración ambiental de cauces<sup>8</sup>. En todo caso, debemos tener presente que los criterios de actuación de la Confederación

<sup>7</sup> Decimos que la afección es sobrevenida, no por ser una circunstancia nueva y desconocida, pues el riesgo de inundación por crecidas del río Guadalquivir es una constante histórica, sino porque ha sido definido con una nueva metodología y unos nuevos criterios, y sobre todo, esa definición del riesgo se ha producido una vez aprobado el planeamiento general vigente.

<sup>8</sup> El Plan de Gestión del Riesgo de Inundación (PGRI) de la Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir fue aprobado por Real Decreto 18/2016, de 15 de enero, (BOE n.º 19, de 22 de enero de 2016). De su análisis puede confirmarse algunas de las cuestiones aquí señaladas. No podemos olvidar que los mapas oficiales de riesgos de inundación han sido acompañados de una reforma legislativa del Reglamento del Dominio Público Hidráulico en 2016 (Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre), en la cual se establecen medidas para mitigar dicho riesgo. La reforma tiene un núcleo rector: responsabilizar a los particulares de la adopción de las medidas propuestas, y eximir a la administración hidráulica de responsabilidad alguna en la situación de riesgo advertida, o en su corrección.

en obras de defensa contra inundación y obras estructurales en cauces, limitan considerablemente la capacidad de intervención en ellos, y este tipo de obras han sido declaradas casi proscritas, una vez asumidos los postulados ambientalistas por este órgano, según los cuales la prioridad en las actuaciones en los cauces es mantener sus condiciones naturales. Evidentemente la unión del mapa de riesgos y de estos postulados deja perplejo a cualquier persona que pretenda entender la situación creada. El resultado es que nadie se atreve a plantear un escenario de obras de defensa, el cual, por otra parte, parece absolutamente necesario en función de las zonas y dotaciones afectadas. Esta es, sumariamente, la situación de bloqueo creada desde 2015, tanto de las acciones como de los planteamientos de mitigación del riesgo de inundación.

Esa situación se ve agravada por la afección sobrevenida y concurrente en el espacio fluvial, de las declaraciones como Zonas de Especial Conservación de la red Natura 2000, del Tramo Medio del Río Guadalquivir y del tramo final del Río Guadajoz. No cabe duda del sentido de estas medidas; tratan de blindar jurídicamente la capacidad de oponerse a la realización de obras estructurales y usos entendidos como indebidos (entre los que se encuentran los recreativos) en los cauces del río Guadalquivir y Guadajoz afectados por la declaración. Salvo el tramo del Guadalquivir que discurre entre el puente de la autovía E5 a su paso por las Quemadas y el puente del ferrocarril de Córdoba-Málaga, que están excluidos de esta protección, el resto de tramos fluviales de estos dos ríos en el municipio son Zonas de Especial Conservación. Eso significa que quedan intervenidas por la administración ambiental y bajo tutela europea, es decir, que existe graves contradicciones de plantear obras de defensa para las zonas, equipamientos e infraestructuras situados en las vegas de Levante y Poniente, en tanto requieran intervenciones en el cauce. Del mismo modo, las medidas de conservación limitan o impiden actuaciones en los cauces y sus riberas tendentes a la generación de caminos u obras de comunicaciones, aunque sean con finalidad recreativa. Este es el escenario configurado tras estas actuaciones sectoriales.

En el mismo ámbito de las afecciones producidas por la política de protección de espacios, debemos considerar la ampliación del Bien de Interés Cultural del Yacimiento de Medina Azahara, aprobada en 2003. El yacimiento arqueológico ya gozaba de una merecida protección administrativa y jurídica cuando fue declarado Bien de Interés Cultural, en 1986. Esta declaración incluía, según los estudios realizados para ello, la definición del espacio de interés para el yacimiento hasta el canal del Guadalmellato. Esta delimitación se amplía en 2003, saltando la barrera del canal y fija su límite en la margen derecha de la carretera de Palma del Río. El ámbito amplia-

do tenía por finalidad última impedir la legalización urbanística de las parcelaciones allí existentes por el planeamiento urbanístico. La ampliación del BIC se consolida tras las sentencias favorables obtenidas ante los recursos interpuestos por los parcelistas; estos denunciaban desviación de poder por parte de la administración cultural.

Esta nueva declaración amplía las facultades administrativas para imponer jurídicamente un control por parte de los órganos culturales competentes a cualquier iniciativa de planeamiento que pretenda realizarse, sea las ya previstas en el planeamiento vigente, o cualquier otra que pretenda formularse. La importancia de esta cuestión radica en que, de nuevo, el sentido de la acción sectorial pretendida parece ser el contrario de lo que urbanísticamente se requiere. Tan manifiesto es el interés de los parcelistas por legalizar su situación, como la posición de los patrimonialistas de impedirlo. Lo realmente relevante, más allá de estos desafortunados desencuentros socio-administrativos, que solo abonan los problemas y dilatan el proceso de las soluciones, es que la ampliación del BIC parece disponerse para dificultar el proceso de integración, asunto verdaderamente positivo y necesario tanto para el yacimiento como para la ciudad. Más aún, cuando ha quedado demostrado, con la declaración del yacimiento como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, que ni las parcelaciones eran un condicionante para impedir tal reconocimiento, ni un impedimento, para lo que ahora es más perentorio, como es la necesidad de integración del yacimiento en el modelo urbano y territorial de la ciudad. Justo lo que aquí proponemos. Por ello, creemos que el Bien de Interés Cultural debe reformularse y volver a su delimitación inicial, y emprender con el resto de instituciones y agentes sociales ese camino de integración. El espacio incluido en la ampliación del BIC resulta estratégico para afrontar con éxito las dos cuestiones claves de este lugar, a saber: la integración del yacimiento arqueológico en el modelo urbano y territorial de la ciudad-territorio, y la reconfiguración del núcleo de El Higuerón, en el frente sur del mismo yacimiento, como acción coadyuvante de la primera<sup>9</sup>.

Otra afección a considerar, en orden a su importancia en la integración urbana del fenómeno suburbano, es la generada por el trazado del ferrocarril, tanto AVE como convencional, en las Vegas de Levante y Poniente. Este corredor ferroviario soporta casi todo el tráfico ferroviario de pasajeros y mercancías del sur de España con el resto de la península, y tiene dividido y separado tanto el territorio de la Vega, como los núcleos urba-

<sup>9</sup> Para tomar contacto con esta cuestión puede consultarse el trabajo efectuado por la OFICINA TERRITORIAL DE MEDINA AZAHARA (2012): «Programa de actuación». Consejerías de Cultura y de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, y Ayuntamiento de Córdoba, Documento inédito.

nos de Alcolea y Villarrubia. Al mismo tiempo, separa a estos y a El Higuerón de buena parte de los asentamientos y agrupaciones suburbanas a las que deben servir de referentes de servicios y dotaciones urbanas, como ya se constata en el sector sur de la Vega de Poniente.

Esta considerable barrera para el desarrollo y la integración urbana requiere intervención, pues no sólo divide y cercena los tejidos urbanos de los núcleos secundarios aludidos multiplicando los riesgos (es un corredor de mercancías, incluidas las peligrosas, y circulan trenes a alta velocidad), e impactos ambientales (ruidos de tránsito ferroviario permanentes), sino que impide las relaciones y comunicaciones urbanas debido a la escasez e inadecuación de los cruces del ferrocarril existentes. La pretensión de integración urbana y territorial del espacio suburbano cordobés hace emerger el debate del ferrocarril a su paso por el municipio con la finalidad de extraer sus tráficos territoriales de las periferias de la ciudad, y conservar la infraestructura imprescindible que pueda ser adaptada a las necesidades de las comunicaciones urbanas. La capacidad de intervención en esta materia no presenta, en principio, condicionantes de tipo jurídico y administrativo, como hemos visto en el caso de las ZEC y la inundabilidad, sino de carácter técnico y económico.

Finalmente debe considerarse como una afección sobrevenida, con especial incidencia en la Vega de Poniente, la ampliación de las instalaciones aeroportuarias y el establecimiento de las consiguientes servidumbres aeronáuticas, que no llegan a impedir radicalmente la presencia de los usos urbanos, pero sí limitan y condicionan su desarrollo, y, sobre todo, degradan la calidad del disfrute de los inmuebles debido a los impactos ambientales que conlleva el tráfico aéreo. Tal vez, lo más llamativo de esta afección es que produce y despliega sus efectos administrativos limitantes, con independencia de la nula viabilidad comercial que ha demostrado la nueva infraestructura.

En consecuencia, podemos apreciar cómo el conjunto de actuaciones sectoriales realizadas tras la aprobación del planeamiento vigente producen un doble efecto: por una parte, contradicen el modelo urbano y territorial vigente, como si se tratara de algo no apreciable, ilegítimo y exento de compromiso público, y al mismo tiempo limitan o impiden realizar reformas que pudieran mejorar sus resultados. Por lo expuesto, podemos cuestionarnos: ¿la ciudad de Córdoba puede asumir la ejecución y mejora de su propio modelo urbano? No hay garantías de poder corregir los riesgos de inundación, o los de incendio forestal, debido a las protecciones medio ambientales dispuestas sobre el espacio serrano y sobre los ríos Guadalquivir y Guadajoz. Tampoco existe un escenario adivinable para la

integración urbana y territorial del Yacimiento Arqueológico de Medina Azahara, más allá de la onírica visión ruralista que asiste a su planeamiento especial, documento vigente, pero completamente superado en todos sus postulados territoriales y urbanos por la realidad y la evolución de la ciudad. No tengan dudas, todo esto deviene de una desalentadora descoordinación administrativa y de una ausencia completa de visión unitaria del territorio y la ciudad. En este punto, cabe verificar que, a las escasas capacidades del instrumental urbanístico vigente ya expuestas, hemos de sumar los impedimentos añadidos por las políticas sectoriales aludidas, que lejos de realizar aportaciones sinérgicas sólo colaboran en condicionar negativamente y estrechar el horizonte de nuestro futuro. En realidad, todos esperábamos otra situación de partida, pero no es así.

#### **4. PROPUESTAS DE INTEGRACIÓN DEL ESPACIO SUBURBANO EN EL MODELO TERRITORIAL Y URBANO DEL MUNICIPIO DE CÓRDOBA**

---

A pesar de las importantes limitaciones advertidas, nos resistimos a no esbozar alguna salida social a este atolladero. En la figura 2 se presenta un esquema de intervención general que explica la situación condicionada existente para la intervención urbanística, hecho que a su vez condiciona la capacidad de integración social del espacio suburbano. Si tuviésemos que elaborar una formulación sintética de lo que supone el fenómeno suburbano para configurar un conjunto de objetivos orientados a su integración urbanística, enfatizaríamos las siguientes cuestiones:

- a) Los ámbitos suburbanos existentes evolucionarán en el futuro, y se complementarán con intentos de nuevas edificaciones. Por tanto, la proyección del fenómeno es dinámica y creciente hacia el futuro, como ha venido mostrando en el pasado.
- b) El desarrollo suburbano carece de patrón de acotamiento territorial en el espacio rural y natural circundante a la ciudad. No obstante, su área histórica de implantación es el «área de difusión».
- c) Desarrollado bajo la fórmula de la «ciudad informal», los ámbitos suburbanos existentes presentan grandes carencias de infraestructura de servicios.
- d) Ubicado en las periferias urbanas, y configurado estructuralmente como espacios de muy baja densidad, presentan graves deficiencias para generar autónomamente niveles de demanda y centralidad como piezas funcionales independientes.

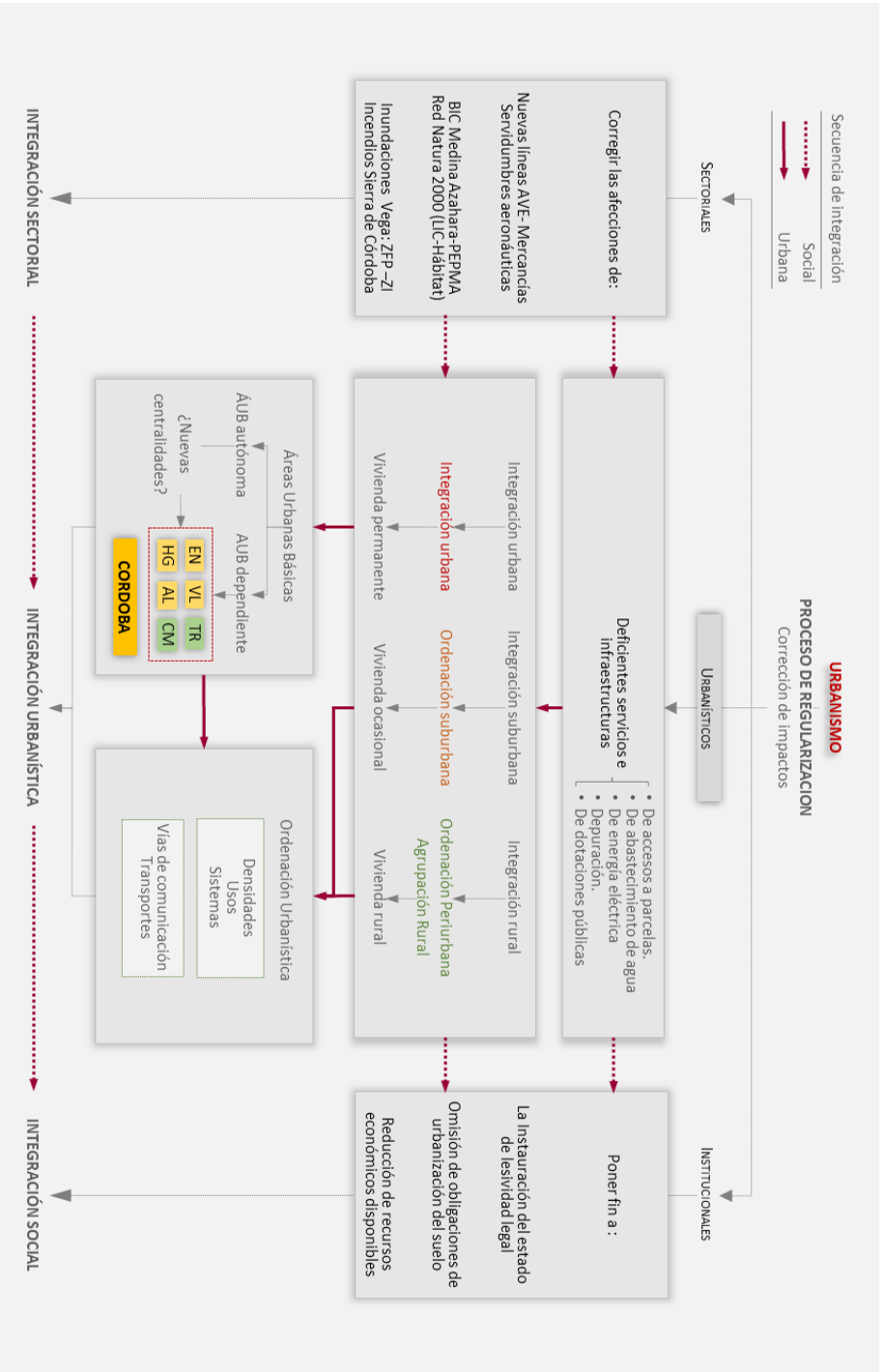


Fig / 2: Secuencia de integración urbanística y social del espacio suburbano de Córdoba.

Fuente de datos: Elaboración propia



Intentar una integración del fenómeno suburbano pasa por legitimar el uso residencial ocasional. Esta posición de admisibilidad no es una liberación del comportamiento suburbano para propiciar o favorecer su extensión ilimitada, sino todo lo contrario, un sometimiento consciente a los modelos de ordenación y los controles públicos que limitarán su expansión y evitarán sus efectos lesivos, incluyendo en ello la actuación de la disciplina urbanística, en defensa de la ordenación prevista, si fuese orillada.

Los objetivos para una integración pasan por dos acciones estructurales: acotar el ámbito de desarrollo de las dinámicas suburbanas, y configurar un modelo de ordenación específico del que hasta el momento carece. Este modelo debe resolver dos asuntos básicos: la dotación de servicios urbanísticos adaptada a las necesidades del uso y su intensidad, y la adscripción funcional de estos lugares en el marco de la estructura territorial y urbana municipal. Si el proceso de suburbanización ilegal multiplica y consolida los impactos territoriales, urbanísticos e institucionales, el proceso de integración urbanística trata de corregirlos en las regularizaciones, hasta el punto que sea posible, y de evitarlos completamente en los casos de nuevas implantaciones. Sobre esta base conceptual, expondremos una propuesta articulada en dos ejes fundamentales: una reforma de la zonificación territorial y urbana vigente en el planeamiento urbanístico, y unas líneas de actuación para acomodar la estructura municipal a un horizonte de integración urbanística y funcional de los espacios suburbanos en la ciudad polinuclear.

## **5. EL ACOTAMIENTO DEL ESPACIO SUBURBANO EN CÓRDOBA: LA NUEVA CIUDAD-TERRITORIO**

---

La estructura zonal del municipio vigente en el planeamiento urbanístico reconoce sus áreas estructurales básicas en dos categorías esenciales: lo urbano y lo rural. En la parte rural se organizan identificando diversas áreas sobre sus tres espacios geográficos y paisajes característicos: la Sierra Morena, la Vega del Guadalquivir (y del Guadajoz) y la Campiña. Esta zonificación trata el espacio del fenómeno suburbano ya realizado de forma expresa e independiente de la configuración natural y rural. Este solo aparece delimitado como ámbitos concretos de agrupación edificatoria. Aunque no lo hace validándolo como un elemento más de la ciudad, sino como una herida sin curar y sin tratamiento conocido.

Queremos decir con claridad que, desde una perspectiva estratégica de ordenación urbana, buscamos «zonas» en un sentido diferente a como las realiza el propio planeamiento urbanístico vigente, que sectoriza por clases

de suelo. En esta ocasión, buscamos ámbitos coherentes con los procesos a los que están sometidos. Buscamos identificar zonas unitarias sometidos a las mismas dinámicas o fuerzas de transformación social y urbana, y, en consecuencia, candidatos a ser elementos estructurales del modelo territorial de la ciudad. A modo de ejemplo, una de estas zonas puede ser el sector sur de la Vega de Poniente; por tanto, deben tener vocación extensa y ser estructural en cuanto a la estabilidad y claridad de sus límites o bordes. Tener esa visión unitaria no impide reconocer que pueden estar constituidas internamente por varios tipos de suelos (rústicos y parcelados, por ejemplo), los cuales están y estarán sometidos a una misma dinámica territorial y urbana, y en función de ello, adoptar medidas coherentes con el proceso a controlar y acordes con la distinta naturaleza de los mismos. Este cambio conceptual es necesario para entender el sentido de nuestra propuesta.

Digamos que, hasta ahora, los «ámbitos suburbanos» han sido reconocidos sin formar parte íntegra de las dinámicas ordinarias urbanas, circunscribiéndolos por una estructura zonal del suelo no urbanizable de protección con la que es claramente contradictoria. Este movimiento, siempre precedido de la fuerza de los hechos, no reconoce expresamente el «ámbito de la ciudad» al que pertenece el fenómeno suburbano, sino que lo separa en entidades distintas y autónomas, si bien están sometidas al mismo proceso. Creemos necesaria esa transformación en el concepto de zonificación urbanística del territorio, de componente más estratégica que formal, y ese espacio es el que buscamos. Pero ¿existe ese espacio? Nuestra respuesta no puede ser otra que el «área de difusión» que cartografió e identificó en 2016 el MESRA 01-06. Luego el acotamiento del espacio suburbano necesario para su integración en la estructura territorial y urbana del municipio se reduce a definir el área de difusión del sistema urbano local de Córdoba.

Evidentemente, esta zona definida desde el punto de vista analítico y conceptual no existe como entidad urbanística, por lo que su acotamiento debe entenderse como un acto de ordenación. Lo anterior implica, teniendo presente la condición dinámica del fenómeno suburbano, que ese acotamiento para ser eficaz, no sólo debe contener el desarrollo histórico, sino los espacios de potencial desarrollo en el futuro. De esta forma, el acto de definición queda inscrito en una propuesta de ordenación. Y aunque no sabemos aún dónde debe estar y hasta dónde debe alcanzar este suelo, sí sabemos que el «área de difusión» conceptualmente integra tanto los ámbitos nucleares (las parcelaciones ya existentes) como los suelos rústicos que albergan los diseminados de densidad rural, y aquellos sectores rurales no alterados, aunque dentro del área de difusión de potencial desa-

rollo suburbano<sup>10</sup>. En este sentido, para la definición de este nuevo espacio proponemos seguir inicialmente el esquema de las áreas suburbanas municipales, es decir, debe definirse y acotarse el espacio suburbano de la Sierra de Córdoba, y las Vegas de Levante y Poniente<sup>11</sup>.

La zona suburbana propuesta en la Sierra debe ser unitaria, pues no se perciben, al menos desde los análisis realizados, circunstancias distintivas entre sus ámbitos. No ocurre lo mismo respecto a la definición del espacio suburbano en la Vega de Córdoba, sobre todo debido al diferente condicionamiento exigido por la exposición de estos suelos en la nueva definición del riesgo de inundación, y de la presencia y protección del Yacimiento Arqueológico de Medina Azahara. De ahí que deba distinguirse varias zonas en la Vega del Guadalquivir, en función de la afección de estos factores.

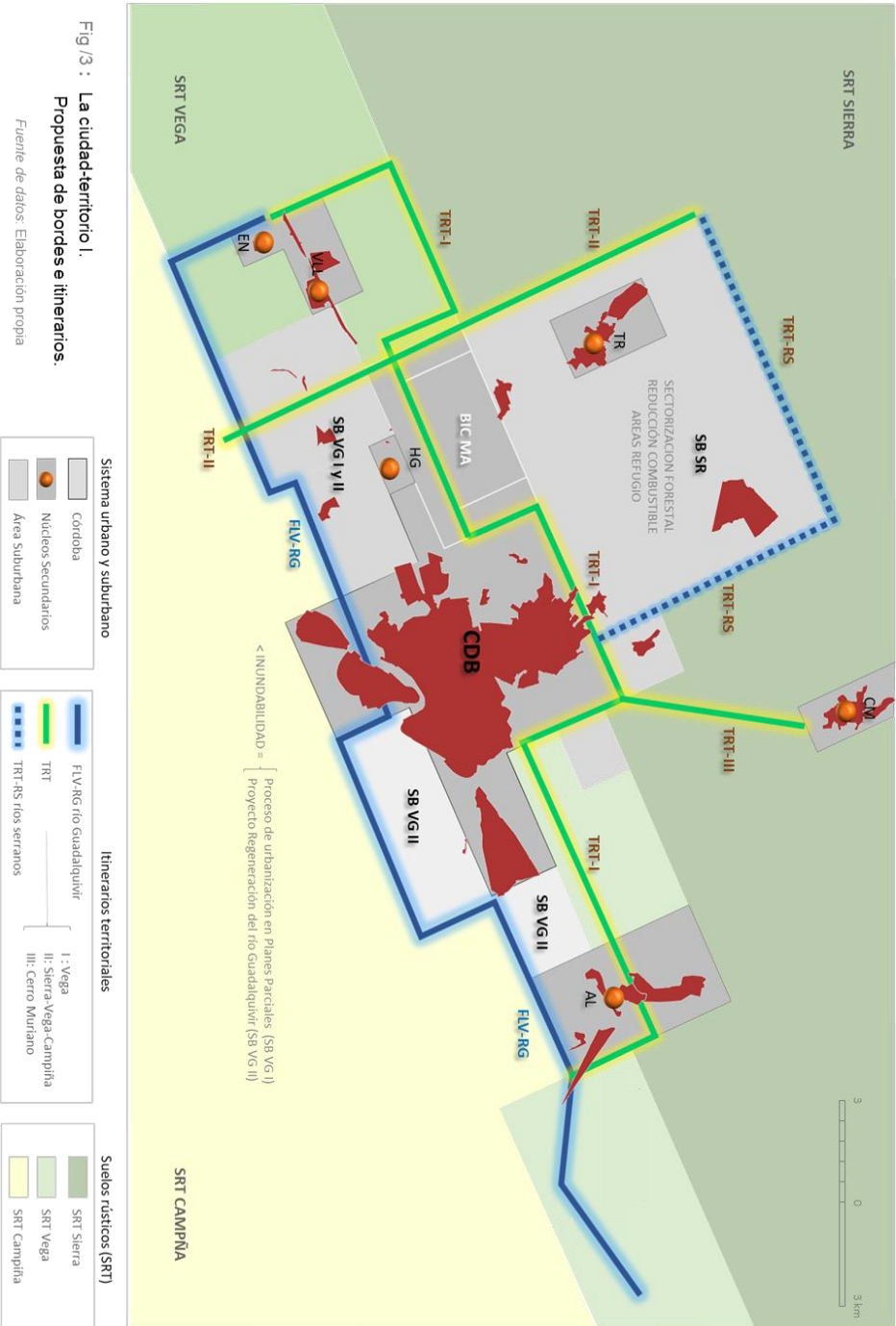
La definición del área de difusión de Córdoba, requiere servirse de «barreras territoriales o infraestructurales» para adquirir visos de estabilidad en el tiempo y en el espacio. Sobre esta cuestión señalar que cuando las barreras o limitadores no existen, la planificación territorial, urbanística o sectorial deben proponer y contemplar su generación. A este respecto consideramos que el espacio suburbano serrano carece de dichos elementos, y en el caso de la Vega del Guadalquivir, estos elementos sólo están presente de forma parcial. En este sentido, proponemos generar un sistema de bordes, de naturaleza polivalente e híbrida, que desplieguen dos tipos de efectos: generar discontinuidades en el territorio, eficaces para actuar como barreras y límites a la extensión de los procesos urbanísticos locales, y a su vez, integrar un conjunto de itinerarios, que favorezcan el conocimiento y el uso social del territorio y sus procesos de evolución. El resultado de la propuesta se expresa en el esquema de la figura 3.

El sistema de itinerarios consta de los siguientes elementos:

- a) Río Guadalquivir (FLV-RG). Desde el Puente de Alcolea hasta la desembocadura del Arroyo Guarromán. Barrera indudable al desarrollo urbano y suburbano de la ciudad, debe ser incorporada a los elementos del modelo territorial y urbano de Córdoba. El río nece-

<sup>10</sup> Es necesario advertir que está muy extendida la opinión de que la decisión de ordenación radica en determinar si debe o no permitirse la dinámica del fenómeno suburbano. Sin embargo, a juicio de este autor, no es ese el núcleo de la decisión urbanística de planificación, sino encontrar el lugar y las condiciones para que ese desarrollo se produzca si la dinámica social lo requiere, siempre y cuando el uso haya sido legitimado por la legislación urbanística y territorial.

<sup>11</sup> Véase, CUENCA MUÑOZ, J.M. (2021): *op. cit.*, en nota 1.



sita una evidente recuperación social que va más allá del recorrido estrictamente urbano entre los puentes de la ciudad principal. La presente propuesta implica convertir el río en un eje de comunicación continuo en modalidad fluvial y pedestre. Para ello debe intervenir en el ámbito fluvial con una visión integral que aúne mitigación del riesgo de inundación existente, itinerario de ribera público para el uso social del río, tanto en lámina de agua como en su margen derecha, recuperación ambiental respecto a la calidad del agua, vertidos de residuos sólidos y la implantación de usos recreativos en sus riberas. En definitiva, se propone generar uno de los principales espacios libres de la ciudad y su territorio metropolitano, engarzando, según características intrínsecas y capacidades de intervención, áreas recreativas y deportivas, espacios de reserva natural e itinerario pedestre y fluvial. Este itinerario, y barrera al desarrollo urbano y suburbano, está concebido como el límite sur del área de difusión de Córdoba<sup>12</sup>.

- b) Canal del Guadalquivir (TRT-I). Entre los mismos hitos del río Guadalquivir antes descritos. Su función es igualmente de barrera al desarrollo suburbano, sobre todo en la Vega de Poniente. Esta infraestructura de riesgo debe convertirse en otro elemento del modelo territorial y urbano de la ciudad. Aislaría por el norte la Vega, tensionada por los procesos suburbanos y urbanos, de los referentes de valor de ese mismo modelo, a saber, el primer frente de la Sierra de Córdoba y el Yacimiento Arqueológico de Medina Azahara. Este itinerario debe confluir en su inicio y final con el del río Guadalquivir, generando un recorrido continuo y circular. También puede estar cualificado por espacios libres, si bien, su principal función es de comunicación social pedestre, y debería cuidar, especialmente, no generar nuevos pasos, aptos para vehículos rodados, a la margen izquierda del canal. Por su trazado, pretende ser la barrera norte del área de difusión de Córdoba. Su continuidad entre Poniente y Levante se garantiza por su conexión con el cinturón verde de la ciu-

---

<sup>12</sup> En este sentido tenemos que ver con preocupación las propuestas de la planificación territorial conocida de la aglomeración urbana de Córdoba, según la cual, se propone generar nuevos pasos del río Guadalquivir vinculados a nuevos viarios en la Vega. Estas propuestas trasladan la tensión del proceso suburbano a la margen izquierda del río, y abren un nuevo espacio municipal a su desarrollo, algo completamente innecesario, y que debe ser evitado en todo caso. Véase, CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIENDA (2012): «Plan de ordenación del territorio de la aglomeración urbana de Córdoba». Junta de Andalucía. Documento para participación municipal. Documento Inédito.

dad, constituido por la alternativa de vías pecuarias habilitada por el PGOU vigente.

- c) Veredas del Vado de Linarejos, de Panduro y de la Canchuela (TRT-II). Recorrido continuo desde el río Guadiato hasta encontrar el trazado del ferrocarril desmantelado Marchena-Valchillón, actual vía verde de la Campiña, en la margen izquierda del Guadalquivir. Este itinerario presenta una doble función: ser borde occidental del área de difusión de la ciudad en la zona de la Sierra de Córdoba, hasta la confluencia con la Vega de Córdoba en el canal del Guadalmellato; y continuando hacia el sur, ofrecer una vía de comunicación que conecte transversalmente la Sierra de Córdoba, el Yacimiento Arqueológico de Medina Azahara, la Vega de Córdoba y la Campiña, es decir, los principales elementos de la estructura territorial del municipio.
- d) Nuevo itinerario fluvial Pedroche-Guadalupe-Guadiato (TRT-RS). Nuevo recorrido, que aúne medidas de protección forestal (cortafuegos), apertura de itinerarios pedestres de uso social, instalaciones recreativas de espacio libres y actuación de integración paisajísticas de todas estas acciones. Se trata de generar un borde oriental y norte al sector de la Sierra en el que se ha desarrollado el fenómeno suburbano en la primera etapa del proceso municipal, y, al mismo tiempo, introducir medidas de protección forestal que permitan sectorizar contra incendios en ese ámbito respecto a otros sectores rurales de la Sierra de Córdoba. Esa medida, en tanto que comportaría acciones lesivas de la cobertura vegetal, debería mitigarse introduciendo puntualmente espacios libres de uso recreativo, al tiempo que habilitando un itinerario pedestre integrado paisajísticamente.
- e) Ferrocarril Córdoba-Almorchón (TRT-III): entre Córdoba y Cerro Muriano. Aunque carece de un papel concreto en el sistema de bordes propuesto, sí contribuye a completar el sistema de itinerarios municipales. La inclusión de este itinerario pretende integrar al propio núcleo de Cerro Muriano en la estrategia de recorrido social por los nuevos bordes de la ciudad-territorio.

La confluencia de vectores de protección contra los riesgos de incendio e inundación, sumado a la generación de espacios libres (áreas de descanso, recreativas, deportivas, miradores, etc.), la continuidad de los itinerarios y el propósito de insertar todo ello, desde una perspectiva de mejora del paisaje de las zonas intervenidas, es lo que convierte a esta sencilla propuesta en un nuevo vector de socialización del territorio, inyectando uso civiliza-

do a un conjunto de elementos relevantes para la estructura municipal, pero abocados actualmente al olvido y al abandono. Se trata de facilitar a los ciudadanos el acceso sobre su territorio, ampliando los límites psicológicos del mapa de la ciudad. Si bien, se pretende influir en generar una nueva perspectiva para una ciudad reformada, ampliada en sus confines, y compuesta también de espacios rurales y naturales. El reto consiste en traspasar civilizadamente los límites de la ciudad unívocamente urbana, para llegar a la «ciudad-territorio»<sup>13</sup>. En esta ciudad renovada cabe toda su evolución histórica, y también su futuro, y cómo no, el espacio social suburbano, aunque sin detrimento de lo rural o lo natural, o del patrimonio histórico, o del restante patrimonio social público. El código de civilización que necesitamos para ello es el «urbanismo», el único capaz de generar visiones unitarias de la ciudad, e integrales, orientando la actuación de los órganos sectoriales en el ámbito de la ciudad, y no al contrario, como ocurre en este desafortunado momento. Ciudad-territorio; ciudad de los nuevos ciudadanos, que trabajan y ocian en proporción similar, proyectando su tiempo y sus acciones no lesivas en un nuevo ámbito de la ciudad.

Como pueden adivinar estos itinerarios cierran el área de difusión de la ciudad, según la perspectiva aquí defendida. Lo que queda en su interior, exceptuando a Córdoba y los núcleos urbanos secundarios, es el espacio acotado para el desarrollo ordenado/contenido del fenómeno suburbano local, siendo el escenario de su integración con lo urbano, lo rural y lo natural existente en ella. El territorio exterior a todo ello consiste en el medio rural que debe quedar excluido de las dinámicas suburbanas anteriores, y asumir preferentemente los procesos de índole plenamente rural del municipio.

Para comprender correctamente el sentido de la propuesta debemos explicar que, aunque el área de difusión sea el lugar de acotamiento para desplegar las dinámicas suburbanas, estas deberían hacerlo de un modo radicalmente distinto a como lo han hecho en el pasado. Pues, lo que conocemos, de la mano de la ilegalidad y la defensa de los meros intereses particulares, es una imposición sin matices en la transformación suburbana sobre cualquier otra trama o elemento del territorio, generando una sustitución radical del carácter de sus suelos, arrasando las tramas rurales y naturales, y los elementos del paisaje que las cualifican. En la propuesta, las

---

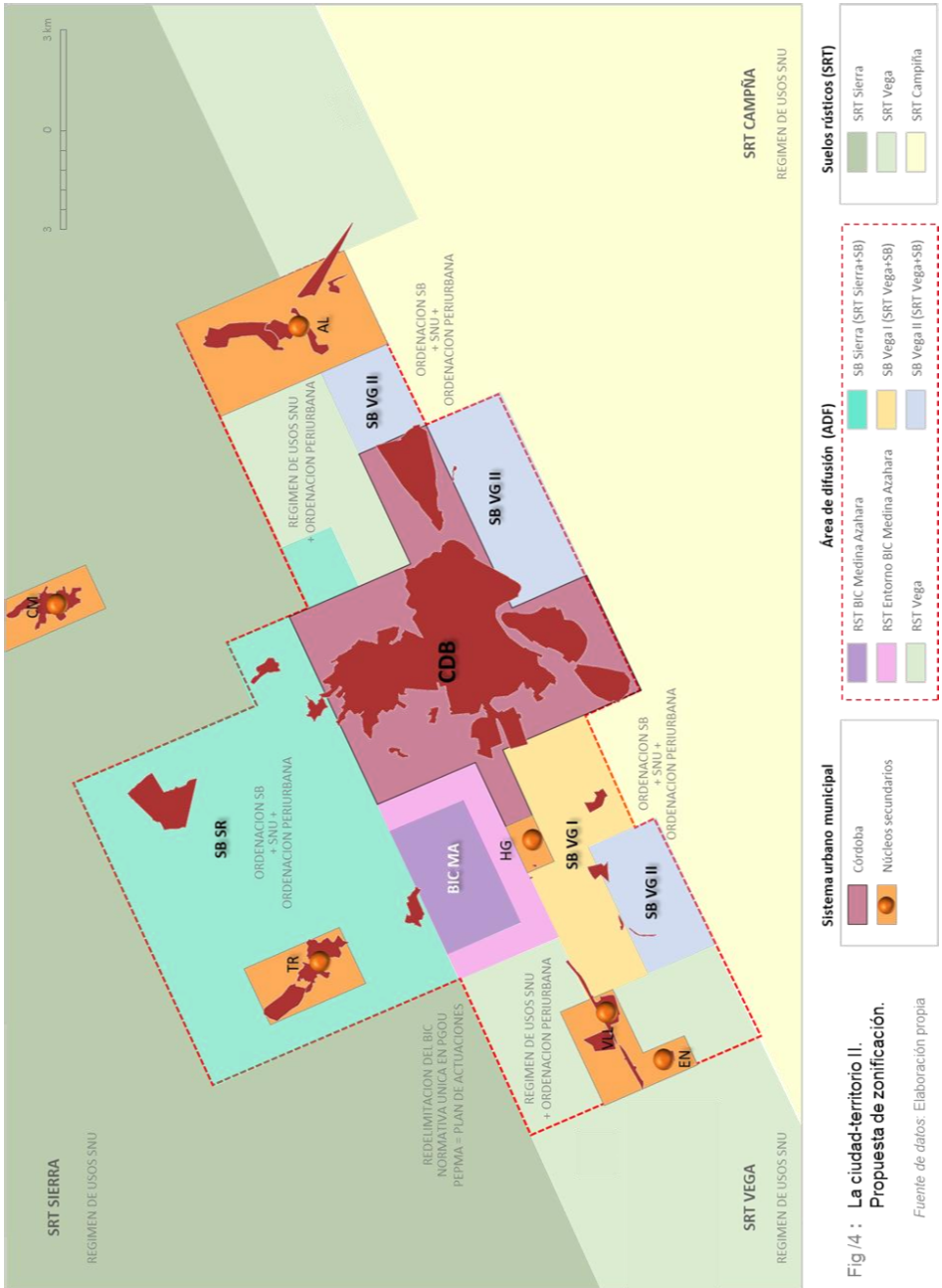
<sup>13</sup> Si en los albores de la transición entre la ciudad rural y la industrial, en el s. XIX, hubo que cruzar el rubicón de las «murallas» para encontrar el verdadero espacio de la nueva ciudad, ahora ese rubicón consiste en superar el límite psicológico de lo urbano, y encontrar el nuevo espacio de la ciudad incorporando a esta su territorio periférico, integrando tramas naturales, rurales y urbanas.

actuaciones suburbanas sólo podrán prosperar de modo controlado en tanto que estén amparadas por la legislación urbanística, y garantizando el respeto e integración de sus usos respecto al valor de esas tramas rurales, y naturales, las cuales también forman, y deben formar parte del área de difusión y de su configuración paisajística, marcando su carácter territorial híbrido.

Sobre la base de este sistema estructural de bordes de la nueva ciudad-territorio cabe proponer, a su vez, una nueva sectorización del territorio y la ciudad. Las áreas exteriores al área de difusión de la ciudad deben mantener básicamente su estructura, pues siguen siendo conformes y adecuadas a su carácter territorial natural o rural, y a su papel en el modelo municipal. En las áreas interiores al área de difusión la nueva ciudad se estructuraría del siguiente modo (ver fig. 4):

1. El reconocimiento de la estructura urbana municipal, distinguiendo la ciudad principal de Córdoba, los núcleos secundarios de Alcolea, Cerro Muriano, Encinarejo, El Higuerón, Santa María de Trassierra y Villarrubia.
2. El área de difusión de Córdoba: constituida por todos los suelos urbanos, urbanizables y no urbanizables externos al sistema urbano descrito en el apartado anterior. Estos se integrarían en los siguientes ámbitos territoriales:
  - La zona suburbana de la Sierra de Córdoba (SB SR): aglutinando a todos los ámbitos suburbanos incluidos en ella, así como todo el suelo rustico intersticial y periférico a ellos hasta el sistema de bordes aquí propuesto.
  - La zona suburbana de la Vega de Poniente, situada al sur de la carretera de Palma de Río y al norte de la Carretera de Puesta en Riego (SB VG I). Este sector presenta una afección parcial de riesgo de inundación; aunque se debe más a los problemas de desagüe de los arroyos menores afluentes del Guadalquivir por su margen derecha que al propio río. En esta inundabilidad, parece tener una notable influencia del efecto barrera producido por las infraestructuras ferroviarias y la propia carretera de Puesta en Riego, y sus sistemas de drenaje. Por ello, cabría ser tratado y corregido desde el planeamiento de desarrollo a que están sometidos todos estos ámbitos (planes parciales). La verificación de esta hipótesis permitiría afrontar la corrección del riesgo desde su propio proceso de urbanización, sin depender de intervenciones estructurales respecto al río Guadalquivir.





En esta zona, deben quedar también integrados todos los ámbitos suburbanos situados al sur de la carretera de acceso al aeropuerto desde Córdoba. Este sector, afectado por la inundabilidad del Guadalquivir, y muy especialmente por el efecto barrera generado por el puente sobre el río del ferrocarril Córdoba-Málaga, debe ser protegido de este riesgo. Para abordar esa protección, proponemos coordinar la acción protectora aludida con la necesidad de realizar un nuevo viario que ciñera por el sur todos estos ámbitos desde el cruce entre la Carretera Puesta en Riego y el acceso al Aeropuerto de Córdoba, hasta el nudo de acceso al Complejo Hospitalario de Reina Sofía en la Ronda de Córdoba. Esta vía permitiría minorar la saturación de la carretera de acceso al aeropuerto con la ciudad. Y al mismo tiempo, cambiar el efecto de las barreas infraestructurales, en lugar de potenciar el riesgo de inundación, colaborar en su minoración.

- La zona suburbana de la Vega de Poniente, y de Levante sometida a riegos de inundación del río Guadalquivir (SB VG II). Este espacio está constituido por todos los ámbitos suburbanos de la Vega de Levante, y por los situados al sur de la carretera de Puesta en Riego, incluida La Altea, al oeste del acceso al aeropuerto de Córdoba. En estos ámbitos, la inundabilidad condiciona su capacidad de integración futura a la corrección de dicho riesgo, dependiendo para ello de las actuaciones del órgano competente en materia hidrográfica.
- La zona suburbana del entorno del yacimiento de Medina Azahara. Esta zona que constituye el borde del yacimiento al sur del Canal del Guadalquivir, es probablemente una de las áreas estratégicas para el modelo territorial y urbano de la ciudad-territorio, precisamente debido a que el éxito o fracaso de la integración del yacimiento con la ciudad se dirime en ese espacio territorial. Por ello, en tanto requiere medidas específicas para producir esa integración, debe ser individualizada como una zona del área de difusión. Según nuestra opinión, la zona declarada BIC debería reformarse y volver a su ámbito original al norte del canal del Guadalquivir. Y esta zona, regularse para cumplir la función que le tocaría en el modelo territorial y urbano de la ciudad que aquí se propone, ser espacio de transición entre la ciudad y el yacimiento de Medina Azahara<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> Ver nota 9.

- Las áreas rurales no transformadas por procesos suburbanos incluidas en el área de difusión propuesta. Existen sectores de suelo rústico que mantienen su condición netamente rural. Nada llama a que estos espacios sean afectados por procesos de suburbanización, sin embargo, tienen condiciones de proximidad urbana e infraestructuras y servicios para que pudieran extenderse por ellas. Por esta razón, deberían regularse con medidas que habilitasen la posibilidad del establecimiento del uso suburbano en sus modalidades rurales, negando las modalidades nucleares. Estos sectores son básicamente los suelos rústicos que configuran el entorno de Villarrubia y Encinarejo hasta los bordes del área de difusión y el resto de zonas ya descritas, y el área al norte del corredor ferroviario entre Córdoba y Alcolea.
- 3. Las zonas de suelos rústicos de carácter natural o rural de la Sierra (SRT SIERRA), la Vega del Guadalquivir y del Guadajoz (SRT VEGA) y la Campiña (SRT CAMPINA): son los suelos de la estructura actual que están y deben continuar al margen de las dinámicas suburbanas y urbanas actuales. Y recibir una ordenación natural con su condición de suelo rústico. Se sitúan fuera del nuevo sistema de bordes que delimita el área de difusión propuesta.
- 4. El área arqueológica del Yacimiento de Medina Azahara (BIC MA): constituida por un suelo rústico al norte del Canal del Guadalmeñato, en el que debería quedar inscrito el Bien de Interés Cultural, y sus elementos dispersos y de comunicaciones. Con una regulación propia integrada en el PGOU, en coordinación con el programa de actuaciones de puesta en valor del Yacimiento contenido en el Plan Especial actualmente vigente. Esta es la única zona municipal que presenta valores y circunstancias para ser distinguida como elemento específico e integrante del modelo territorial y urbano de la ciudad-territorio propuesta.

Llegados a este punto, resulta necesario recordar que puede haber un conflicto manifiesto entre las pretensiones de generar un tramo de río Guadalquivir para uso social en los términos aquí propuestos y la política de conservación que conlleva su inclusión en la Red Natura 2000. Del mismo modo, para la realización efectiva de actuaciones de protección contra incendios y contra el riesgo de inundación. En este sentido, las delimitaciones efectuadas para las ZEC del Guadiato-Bembézar, río Guadalquivir-tramo medio y Tramo inferior del río Guadajoz, deberían rectificarse devolviendo a la ciudad su espacio propio; o reformar sus orientaciones de gestión, para habilitar los usos e intervenciones aquí propuestos.

## 6. ORDENACION Y PERSPECTIVAS FUNCIONALES EN LA NUEVA CIUDAD TERRITORIO

Expuesta la base territorial del nuevo escenario propuesto para la ciudad Córdoba como ciudad-territorio, deben establecerse unas orientaciones básicas para guiar los modelos de ordenación detallados de los ámbitos suburbanos a integrar, y como extensión de ello, la adscripción funcional de estos a los elementos de la estructura urbana municipal.

Como avanzamos al principio, la integración debe partir de la adscripción de cada ámbito suburbano a un modelo de ordenación detallada. Configuramos al principio de esta disertación un escenario de actuaciones enriquecido respecto a las capacidades actuales, en el que cabría una modalidad de integración rural, otra de tipo suburbano y otra de tipo urbano. En realidad, los intentos del planeamiento vigente por regularizar el fenómeno suburbano sólo han podido intentar la integración de tipo urbano, por muchas dificultades y deficiencias metodológicas que esto haya presentado. El resultado ha sido conocido y poco halagüeño. Y ha demostrado la escasa o nula disposición de los parcelistas a asumir sus compromisos urbanizadores. Por ello, no vamos a proponer ese tipo de integración, ni siquiera en donde pudiera haber ciertas condiciones de partida para ello, como es, en los ámbitos de las Vegas de Poniente y Levante, en los que la presencia de residencias permanentes es cada vez más considerable y creciente. Los argumentos que justifican esa posición los exponemos a continuación.

En primer lugar, existe una razón metodológica y conceptual como es que no cabe plantear la integración urbana desde una valoración exclusiva del espacio suburbano existente, y, por tanto, desde un proceso o intento de regularización urbanística. Al contrario, la opción de integración urbana del espacio suburbano solo puede generarse correctamente a partir de una reflexión general sobre, y desde, el sistema urbano de una ciudad, y bajo la pretensión de generar o modificar su propio modelo urbano. Son las necesidades y previsiones de la ciudad existente y del sistema urbano municipal las que otorgan un papel urbano a las piezas suburbanas periféricas o dispersas, y no al contrario. En consecuencia, esta opción solo debería abordarse desde una revisión del planeamiento general, situación que en estos momentos no encuentra justificación.

El segundo argumento, reforzando lo anterior, consiste en que el espacio suburbano actual debido a la baja densidad de implantación de las residencias carece de las condiciones estructurales de intensidad de uso para adquirir una mínima viabilidad funcional urbana, y, además, no debiera intentar adquirirlas, mientras no vaya consolidando facultades para ello. Lo

verdaderamente prioritario es de índole infraestructural y de premura en la corrección de impactos de implantación pendientes desde hace ya varias décadas. Luego parece prudente, tras los resultados históricos obtenidos, no caer de nuevo en propuestas que busquen alcanzar el nivel de integración urbana, sino aquel que se centra en disponer la urbanización básica para atajar la corrección de los impactos esenciales desde primera hora. El proceso de mejora para adquirir mayores niveles de calidad en la urbanización vendría a posteriori, si se culminase adecuadamente este primer estadio de urbanización.

Luego, con esta argumentación pretendemos justificar que el modelo de ordenación más apropiado para la integración del espacio suburbano existente en el nuevo modelo de la ciudad-territorio, sería el anteriormente descrito como modalidad suburbana. Lo que implica controlar la densidad de implantación residencial para evitar su intensificación cuando supere las 6 viv/Ha, y no sobrepasar este umbral cuando sea inferior; disponer una urbanización básica respecto al abastecimiento de agua y energía eléctrica, y al saneamiento y depuración de efluentes, y habilitar o no suelos para dotaciones, aunque en cualquier caso privadas y no públicas. Estos procesos de urbanización también deben resolver las medidas de mitigación del riesgo de incendios forestales o de inundación que se prescriban en el marco general de corrección de estas afecciones, y sean abordables en el marco ordinario de las actuaciones de integración urbanística.

Siendo este el horizonte de integración en cuanto a modelo de ordenación urbanística, quedan dos cuestiones fundamentales a resolver adicionalmente para iniciar un camino completo de integración del fenómeno suburbano en el modelo de la nueva ciudad-territorio. Esas cuestiones son: cómo afrontar la dinámica de evolución de nuevas demandas de residencia ocasional en el municipio; y cómo resolver la adscripción de servicios y dotaciones urbanas públicas bajo un modelo de integración basado en la ordenación suburbana antes descrita.

En lo que se refiere a la resolución de nuevas demandas de vivienda ocasional en el municipio deben contemplarse algunas medidas para su habilitación, si bien, bajo modelos que no generen, en principio, nuevas nucleaciones suburbanas hasta tanto no se consolide un proceso cierto de integración urbanística de los ámbitos ya existentes. En consecuencia, se considera más asumible una estrategia que potencie, por una parte, la modalidad de implantación rural aislada y de ordenación periurbana en los suelos rústicos del área de difusión; y por otra, habilitar la compleción interna y de reconstrucción de bordes racionales, en los ámbitos suburbanos ya existentes. Ambas medidas tienen el mismo sentido, habilitar el uso

de la vivienda ocasional, conteniendo el modelo histórico de generación de nuevas nucleaciones suburbanas, y orientándolo hacia las modalidades de menor impacto de implantación. La diferencia sustancial, con otros modelos ya probados anteriormente, es la introducción de la modalidad rural de ordenación periurbana expuesta en apartados anteriores.

Finalmente, queda la cuestión de la organización funcional, que, una vez defendida la opción de integración suburbana, es decir, sin pretensión de generar nuevas entidades urbanas autónomas, en cuanto a las dotaciones públicas, sólo puede resolverse utilizando las de los núcleos urbanos existentes. Lo que comporta, sin duda, el desplazamiento de la población suburbana residente hasta ellos, y la utilización masiva de medios de transporte privado, mientras no existan los públicos. La situación descrita, y propuesta, no es más que la situación actual, si bien intentaremos trazar algunos vectores de reforma para su mejora.

En la actualidad la dependencia funcional de servicios públicos debe estar resolviéndose preferentemente con el desplazamiento de las poblaciones suburbanas a la ciudad principal. No en vano, Córdoba es el lugar de origen de los residentes suburbanos, y la referencia en cuanto a lugar de empleo, servicios y relaciones sociales. Somos conscientes de cómo esta fuerte relación de dependencia conlleva la vinculación de todas esas necesidades de transporte a los medios privados, y la extensión por el municipio de las relaciones propias de ámbitos metropolitanos en una doble configuración: residencia-trabajo, y también residencia-servicios públicos. Bien, aquí sólo cabe proponer una minoración de la dependencia respecto a Córdoba, especialmente en la Vega de Poniente y Levante. Y al mismo tiempo, intentar potenciar medios públicos de transporte.

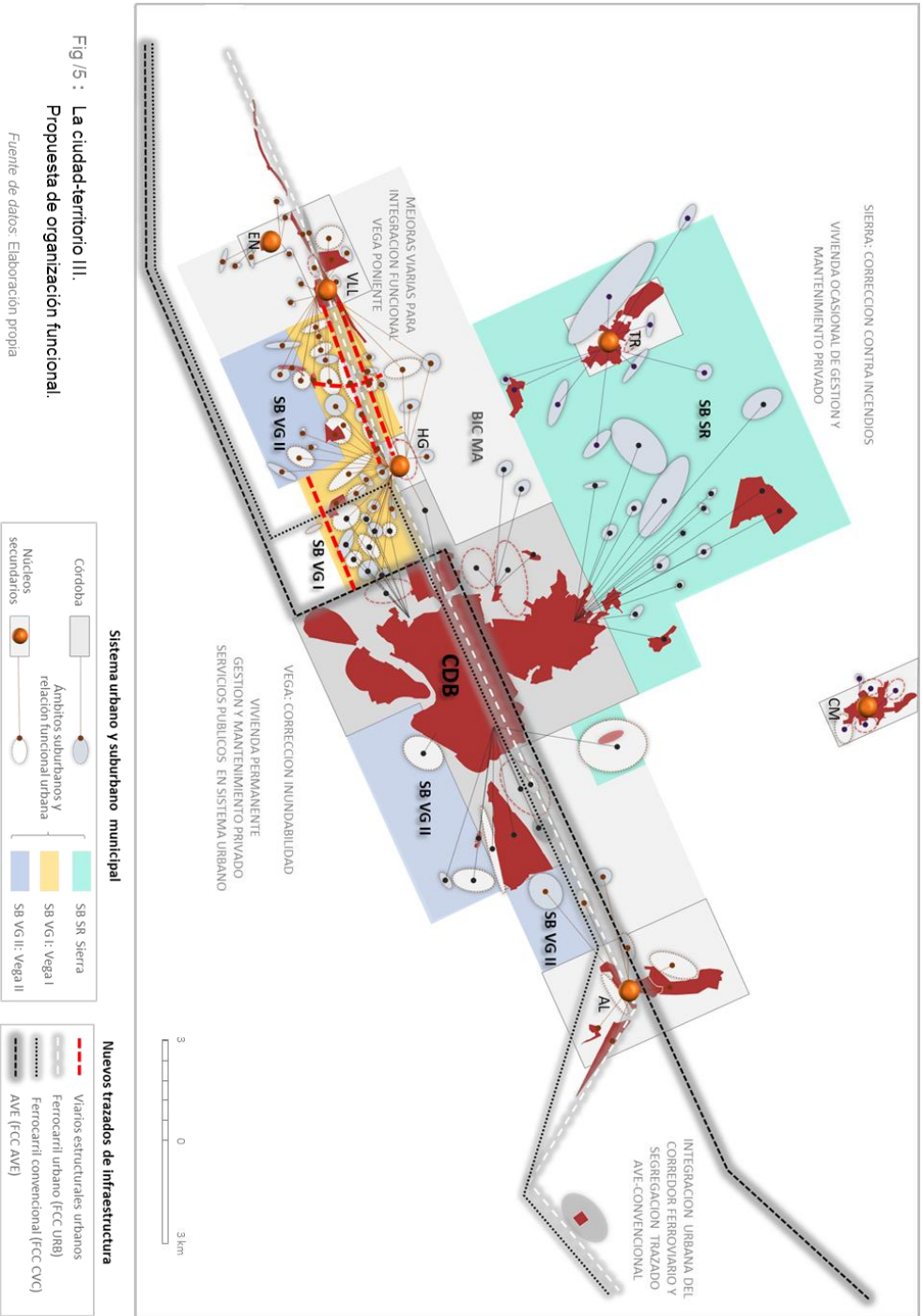
Para contribuir a mejorar la situación, debería reforzarse la condición funcional de los núcleos secundarios de la Vega, como Alcolea, El Higuerón, y Villarrubia, pues aglutinan el ámbito de mayor presencia de residencias permanentes, y, en consecuencia, de demanda de servicios urbanos. En segundo lugar, deberían mejorarse las relaciones viarias con ellos, cuando esto sea posible. Y, en tercer lugar, explorarse en profundidad una remodelación del corredor ferroviario a su paso por el municipio. La propuesta en este último asunto pretendería la segregación de los tráficos territoriales del AVE y de los recorridos nacionales, de los núcleos secundarios y su área de difusión, y al mismo tiempo, generar un corredor ferroviario urbano y metropolitano integrado en las tramas urbanas. En definitiva, convertir la barrera infraestructural de ferrocarril en un nuevo eje de estructuración del desarrollo urbano en la Vega, y del proceso de integración pretendido.

En lo referente a propuestas de nuevos viarios destacar la necesidad de unir con dos nuevos recorridos los núcleos de El Higuerón y Villarrubia. El sentido de esta propuesta es, por un lado, mejorar las condiciones de acceso de los ámbitos suburbanos a estos núcleos, reduciendo así la dependencia general de Córdoba. Se trata de reforzar la capacidad de conexión, tanto al norte como al sur del trazado del ferrocarril actual, con la intención de minorar el efecto barrera producido por el ferrocarril a las relaciones urbanas. Adicionalmente, esos viarios tienen el sentido de ofrecer una alternativa de accesibilidad para reducir la dependencia y saturación de los dos ejes viarios actuales de la zona, a saber, la carretera de Palma del Río, en el sector norte de la Vega de Poniente, y la carretera de Puesta en Riego, en la zona central del sector sur de la misma. Para que esta propuesta ejerza los efectos pretendidos, es necesario potenciar los pasos transversales de la barrera ferroviaria. Confiar estos pasos a la gestión urbanística no resultaría realista, una alternativa puede ser reivindicar una mejora del paso existente sobre las vías en la zona de la Barquera. De este modo, el sistema de nuevas vías propuesto puede completarse con un nuevo viario longitudinal que conectara los ámbitos suburbanos desde el norte al sur, entre las carreteras de Palma y Puesta en Riego existentes.

Uno de los efectos pretendidos por esta reforma-mejora de las comunicaciones es reorientar el proceso general de urbanización apoyado en el eje de desarrollo urbano de la carretera de Palma del Río entre Villarrubia y El Higuerón. El efecto perseguido es enfocar ese desarrollo, de producirse en el futuro, hacia los suelos situados al sur de la carretera actual, y hasta el ferrocarril, alejándolo de su zona norte. De este modo, contribuiríamos notablemente a reducir la presión de transformación urbanística al norte de la carretera hasta el canal del Guadalquivir, defendiendo con ello al Yacimiento Arqueológico de Medina Azahara de las tensiones urbanísticas inapropiadas. Para esta cuestión, resulta necesario controlar los efectos no deseados, que, como eje de desarrollo urbano, pudiera generar una nueva variante por el norte al núcleo urbano de Villarrubia<sup>15</sup>.

Los problemas de saturación viaria también se constatan en la carretera de conexión entre la ciudad de Córdoba y su aeropuerto, al ser la única vía de comunicación entre el sector sur de la Vega de Poniente, y la ciudad de Córdoba. Por este motivo y para introducir un acceso directo a la zona de equipamientos públicos (sanitarios, educativos, deportivos, recreativos y ambientales), situada en la zona del Hospital Universitario Reina Sofía y del Parque de Cruz Conde, creemos que debería realizarse un

<sup>15</sup> Véase, Avance del «POT de la aglomeración urbana de Córdoba», *op. cit.*, en nota 12.



Fig/5 : La ciudad-territorio III.  
Propuesta de organizacion funcional.

Fuente de datos: Elaboracion propia



nuevo viario, como ya se expuso anteriormente, desplegando su doble función: comunicadora y protectora del riesgo de inundación.

Todos los efectos perseguidos por este sistema de actuaciones estarán realmente incompletos y devaluados si no se consigue remodelar el corredor ferroviario actual, segregando los trazados para recorridos de naturaleza territorial, de los que pudieran ser netamente urbanos o metropolitanos<sup>16</sup>. La situación actual genera una verdadera fractura en la organización del espacio de la Vega de Córdoba, y esa discontinuidad afecta y segrega con la misma intensidad tanto los tejidos urbanos, como los suburbanos y rurales. Este inconveniente para las relaciones de intercambio urbanas, y para el adecuado desarrollo urbanístico de las zonas afectadas, da naturaleza a una actuación de condicionantes muy complejos, cuyas soluciones, de validarse finalmente, han de discurrir por suelos sujetos a fuertes tensiones urbanísticas y de uso. En efecto, tan necesaria es la búsqueda de nuevos trazados, exteriores a la Vega, para los tráficos territoriales convencionales de pasajeros y mercancías, y para los del AVE al suroeste de Córdoba, como irrenunciable parece la posición urbana de la actual estación de Córdoba, y la estación de clasificación de mercancías de El Higuero. Es decir, para favorecer la integración urbana de los núcleos de Villarrubia, El Higuero y Alcolea, y de estos con sus espacios suburbanos periféricos, es necesario intervenir sobre esta cuestión; sin embargo, para fomentar la integración de las relaciones de orden metropolitano entre estos núcleos, reforzados por la integración suburbana pretendida con la ciudad de Córdoba, es necesario no dismantelar completamente ese trazado, y convertirlo en una infraestructura de transporte público adecuadamente integrada con la nueva ciudad-territorio. Todas las cuestiones expuestas pueden apreciarse en la figura 5.

## 7. CONCLUSIONES

---

La propuesta estratégica desarrollada no tiene más valor que intentar demostrar que cabe intervenir desde la perspectiva urbanística para recomponer los desajustes de diverso orden generados por el desarrollo suburbano, en tanto que éste ha sido ejecutado de forma ilegal y contraria a la ordenación urbanística vigente en la planificación urbanística.

Se trata, en consecuencia, de una de las múltiples opciones de intervención que pudieran activarse con la finalidad de integrar estos espacios reales en el modelo de la ciudad de Córdoba. Tan es así, que han sido for-

---

<sup>16</sup> Aunque pueden llevarse a afecto sin realizar la remodelación ferroviaria propuesta, motivo por el cual, no están condicionados por ella, ni la niegan igualmente. Por esta razón, ambas medidas pueden acometerse independientemente en el tiempo.

mulados otros modelos de intervención, como se puede advertir del análisis de los distintos planes urbanísticos que han regido en la ciudad. Incluso de forma tentativa, también han sido configuradas otras propuestas basadas en la intensificación del espacio suburbano actual y en la generación de nuevas centralidades de servicios públicos<sup>17</sup>.

En consecuencia, no ofrecemos nada más que elementos para el debate. Lo expuesto no es más que esa tentativa, y por su condición especulativa puede ser discutida, rechazada o compartida por cada uno de los interesados en este asunto. Sólo nos hemos esforzado en mostrar que el tema tratado ni está en vía muerta, ni debe estarlo en el futuro, no por salvaguardar los intereses de parceladores y parcelistas, sino por defender los del resto de ciudadanos, cuestión que sólo puede ganarse inyectando legalidad y ordenación urbanística y territorial al fenómeno suburbano.

Como también hemos intentado mostrar, toda esta acción, u otra que se considerase más acertada y útil, está condicionada, y hasta cierto punto postergada o impedida, por las afecciones sectoriales que padece la ciudad como si de una enfermedad incurable se tratase. Algunas ya muy antiguas, mal afrontadas o irresueltas, y otras sobrevenidas, dando claras muestras de descoordinación administrativa, y de un sorprendente ejercicio de poder público por parte de los órganos sectoriales, que permite dudar, en razón de las consecuencias de sus políticas, de la utilidad social de las mismas, pues postergan o limitan con ellas sus verdaderas y legítimas expectativas de desarrollo y mejora de la ciudad y su territorio. Tras todo esto, un malentendido sentido de la protección medioambiental y patrimonial, como si la ciudad fuese, por definición axiomática, incompatible con la naturaleza y el patrimonio, a pesar de la multitud de ejemplos que niegan esa hipótesis ahora tan en boga, y verifican claramente la contraria. Los errores, que los ha habido, tanto en lo urbanístico como en lo sectorial, pueden ser corregibles, para ello solo hay que concebir alternativas ciertas de integración de las acciones en el modelo de ordenación. A eso nos debemos.

Toda esta lamentable confusión nos conduce a no tener conclusiones, ni aseveraciones consistentes. En su lugar, sólo ofrecemos la formulación de cuatro cuestiones que entendemos claves para el futuro de la ciudad en relación a este asunto (ver figura 6):

<sup>17</sup> A este respecto puede consultarse el trabajo plasmado en AA. VV. (2015): «El Urbanismo de la No Ciudad». Sevilla, Grupo de Investigación PAIDI HUM-710 de la Universidad de Sevilla y Agencia de Obra Pública, de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía. En el capítulo denominado: «Análisis y tipificación de la problemática asociada a los laboratorios territoriales. Definición de escenarios y proyectos piloto. 4.1 El corredor Almodóvar del Río - Córdoba», pp. 173-203.

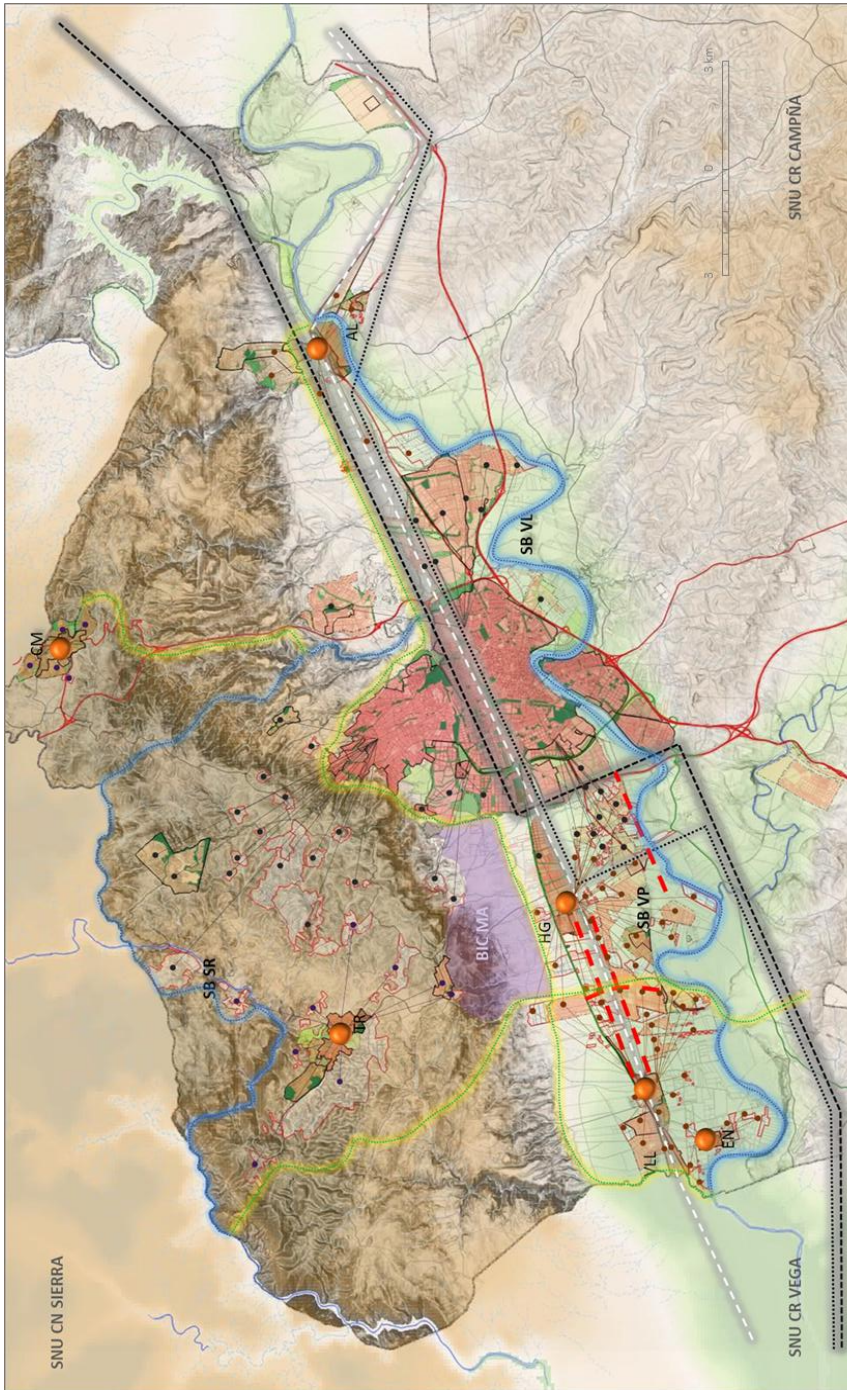


Fig /6 : **La ciudad-territorio IV.**  
**Conclusiones.**  
 Fuente de datos: Elaboración propia

¿LAS INSTITUCIONES TERRITORIALES AFRONTARÁN UNITARIAMENTE LOS PROCESOS TERRITORIALES Y URBANOS A LOS QUE SE ENFRENTAN?

¿LOS PARCELISTAS ASUMIRÁN SUS RESPONSABILIDADES Y DEJARÁN DE ENTORPECER EL PROCESO DE REGULARIZACIÓN?

¿COLABORARÁN LOS ORGANOS SECTORIALES EN ORGANIZAR RACIONALMENTE EL TERRITORIO Y LA CIUDAD?

¿NOS PERMITIRÁ LA LEGISLACION URBANÍSTICA ACTUAR ADECUADAMENTE EN EL ESPACIO SUBURBANO?

- ¿Nos permitirá la legislación urbanística actuar adecuadamente en el espacio suburbano?
- ¿Colaborarán los órganos sectoriales en organizar racionalmente el territorio y la ciudad, sin negar su naturaleza y sus procesos y evolución?
- ¿Los parcelistas asumirán sus responsabilidades y dejarán de entorpecer el proceso de regularización?
- ¿Las instituciones territoriales afrontarán unitariamente los procesos territoriales y urbanos a los que se enfrentan?

De la respuesta que se obtenga a esas cuestiones dependerá la evolución de la ciudad en el futuro, al menos en su construcción como ciudad-territorio, recomponiéndola y afrontando nuevos retos que den continuidad a su valioso y singular recorrido histórico. Responder afirmativamente nos conectaría con ese vertiginoso proceso de mejora que todos esperamos. Aceptar, en cambio, la resolución negativa es vincularse a hacer el periplo del futuro pertrechados de razones para la frustración.

