

ESTRUCTURA FUNCIONAL DE LA CIUDAD DE CORDOBA

Rafael RUIZ PEREZ *

José Manuel CUENCA MUÑOZ **

1. INTRODUCCION

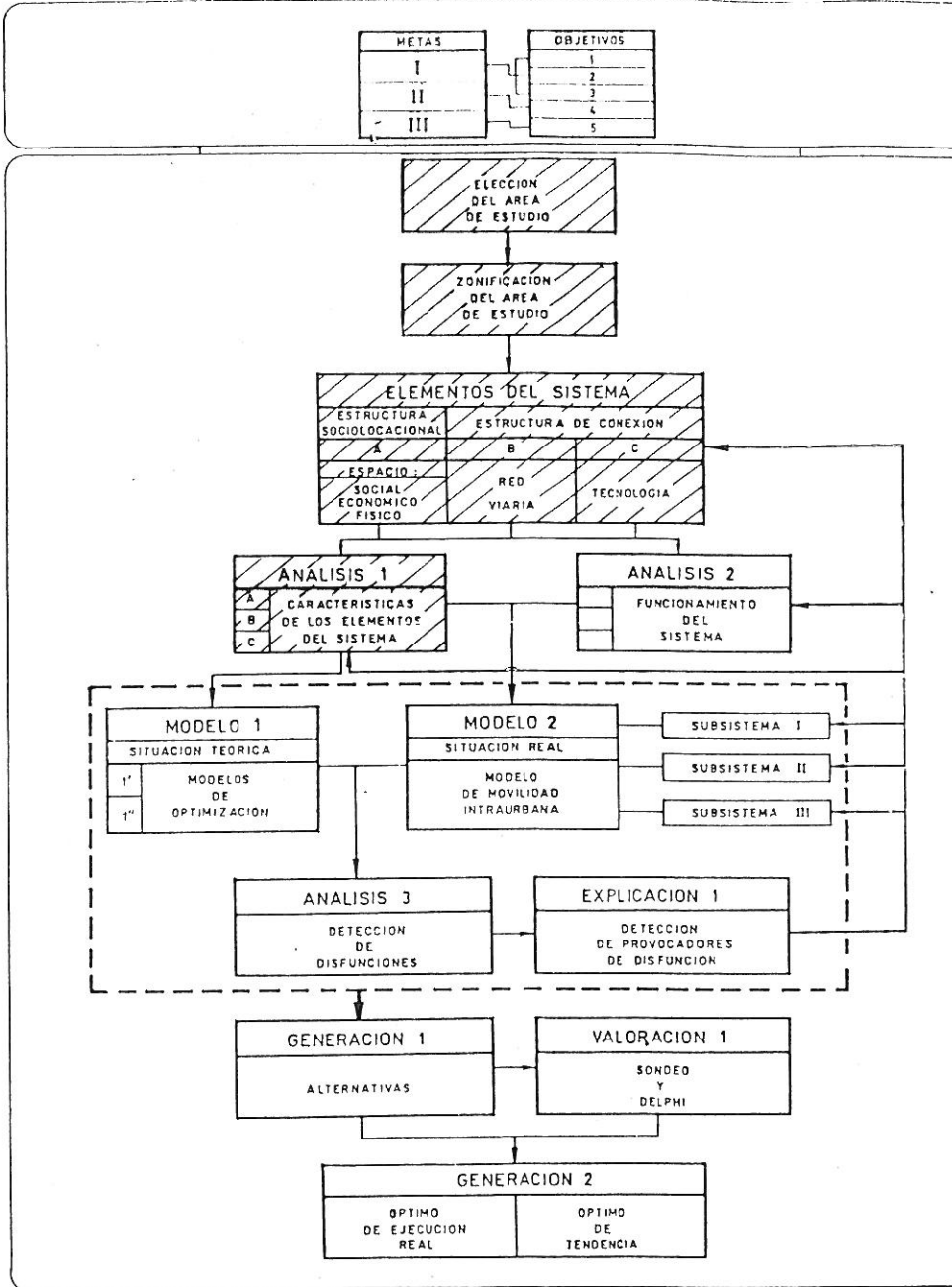
El presente artículo tiene su origen en los resultados de las primeras fases de un trabajo, aún en curso, cuyo objeto es la identificación de los problemas relativos a la *movilidad* interna en Córdoba, núcleo urbano tomado como ejemplo de ciudad española de tamaño medio ¹. Para la realización de dicho trabajo se puso en marcha un sistema de información operativo, de carácter dinámico e interactivo, capaz de servir de instrumento analítico y prospectivo en un proceso continuo de toma de decisiones. El planteamiento general de este proyecto se encuentra esquematizado en la Fig. 1.

La movilidad constituye la definición estructural del conjunto de factores que condicionan directamente el movimiento de personas y mercancías. Si bien su manifestación más evidente es el *tráfico* –de peatones y vehículos–, no por ello se justifica el hecho de que a la hora de abordar el estudio de la movilidad se atienda exclusivamente a este aspecto que, con ser importante, no deja de ser un mero síntoma. Los puntos de vista desde los que emprender un estudio del movimiento en las ciudades puede resumirse básicamente a dos. El enfoque sectorial se limita a las cuestiones relativas a la circulación vial, es decir, su manifestación final y no tiene, por tanto, otro objetivo que facilitar y asegurar en la medida de lo posible el desarrollo del modelo de movilidad vigente. A dife-

* Licenciado en Geografía e Historia.

** Licenciado en Geografía.

1. La argumentación de las razones que justifican la elección de la ciudad de Córdoba como ejemplo de ciudad española de tamaño medio –que no reproducimos aquí por razones de espacio– figuran en la Memoria del trabajo inédito *Zonificación Operativa para Análisis y Planeamiento Urbano. Córdoba* presentado al Concurso para la adjudicación de los Premios de Cartografía y Urbanismo 1988 convocado por el Centro de Estudios Territoriales y Urbanos de la Junta de Andalucía.



Fases a que se alude en este artículo

FIGURA 1 Esquema metodológico general de análisis de la movilidad intraurbana

rencia de éste, el punto de vista estructural pretende enmarcar el análisis de la movilidad dentro del ámbito urbano del que forma parte (Valero, 83; Fernández y Nebot, 80), considerando los problemas que plantean las necesidades de relación en el medio-ciudad y la gama de recursos disponibles para satisfacerlas. La movilidad se incluye así como un componente más del *sistema urbano*, como un subsistema ².

Es a esta línea a la que pretendemos incorporar nuestra investigación. En consecuencia, intentaremos mostrar, en primer lugar, cuál es el modelo urbano ³ en el que se inscriben los problemas de movilidad y, a continuación, cómo influye el subsistema de movilidad en el desarrollo de la estructura urbana. Nos vemos obligados a separar ambas cuestiones por razones de claridad expositiva, pero no hay que perder de vista en ningún momento que se trata de elementos que están en continua interacción.

2. EL MAPA DE ESTRUCTURA FUNCIONAL

En el sistema general de movimiento en la ciudad, se estiman como irrelevantes los desplazamientos cuyo objetivo se satisface en la propia realización del viaje (Daniels y Warnes, 83). En términos generales, podemos establecer que el movimiento se genera para satisfacer una necesidad –que puede ser de muy variado signo– que no encuentra respuesta en el lugar en que se produce. Este es el principio que permite determinar el modelo de movilidad en un núcleo a partir del conocimiento de la distribución y características de la demanda –población– y de la oferta –centros de trabajo, equipamiento comunitario, servicios, etc–. Es decir, “los diferentes usos del suelo producen distintos flujos de desplazamientos, existiendo una relación directa entre usos del suelo, volumen y carácter de los desplazamientos” (Mitchel y Rapking, 71, p. 30) ⁴. Veamos ahora cuál es la estructura que adopta el primero de estos términos.

2. Terminológicamente, entendemos por *sistema*, con Serrano (82), el conjunto de elementos, atributos y relaciones entre estos elementos y atributos mutuamente interdependientes que, a diferencia de lo que se denomina *teoría general de sistemas* presenta las dos notas básicas de *totalidad* (visión global inherente al conjunto que se estudia) e *historicidad*, producto de la interrelación dialéctica existente entre los distintos elementos, atributos y relaciones definidos.

3. Entendemos por modelo urbano, a fines de análisis y planeamiento, el que puede definirse mediante la adecuada integración de un número determinado de variables que, simplificando, podrían reducirse a: estructura sociolocalacional (espacios físico, económico y social) y estructura de conexión (red viaria y tecnología en uso). No obstante, para los propósitos de este artículo nos atenderemos básicamente a distribución de la actividad económica y red de conexión.

El municipio de Córdoba, con 302.431 habitantes⁵ está clasificado como “ciudad con ámbito de influencia subregional” (Benavent, 85, p. 46). Es decir no se trata, en absoluto, de un sistema cerrado y autónomo, sino que, como todo núcleo de población, mantiene una amplia gama de relaciones de hegemonía y dependencia con otros núcleos respectivamente inferiores y superiores en la jerarquía urbana. No obstante, el proceso metodológico seguido en este estudio parte de abstraer y aislar las relaciones que se verifican en su interior para tratar de establecer las pautas de comportamiento e interrelación de sus elementos dejando al margen tanto las aportaciones recibidas del exterior como las que la ciudad ejerce sobre otros núcleos.

El límite espacial del área objeto de estudio corresponde al que señala la revisión del PGOU vigente como “límite de la infraestructura de servicios”⁶ que bordea todo el casco urbano consolidado (o programado para su consolidación inmediata), excepto por el N., donde lo disperso de las edificaciones obliga a adoptar otros criterios (isohipsas, viario, etc.). El núcleo urbano queda así reducido a una extensión de 2.875 Has. y una población de 281.493 hab.

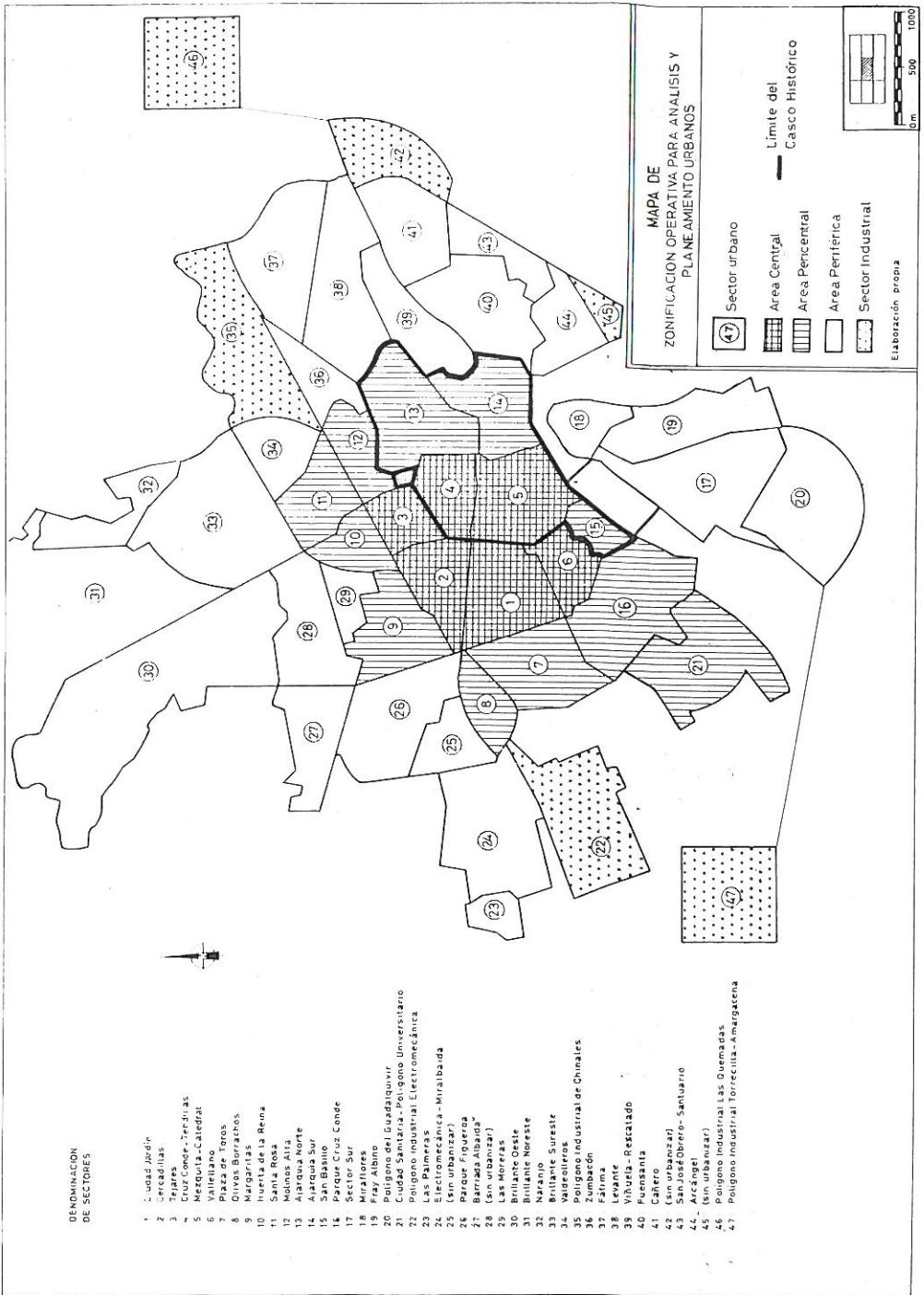
El objetivo de diferenciar funcionalmente los distintos sectores de la ciudad requiere, obviamente, contar con una previa división interna de la misma, en la que enmarcar espacialmente los diferentes niveles de las variables analizadas. La zonificación empleada para ello —en ausencia de una necesaria sectorización válida para el conjunto de todos los análisis y planeamientos sobre la ciudad— ha sido realizada expresamente para esta investigación (véase Esquema Metodológico en Fig. 1 y mapa de la Fig. 2). Se ha obtenido una división en unidades espaciales coherentes y bien definidas en cuanto a las variables manejadas, que servirá de base sobre la que efectuar todo el análisis posterior.

Las variables empleadas en la elaboración del Mapa de Estructura Funcional de la Actividad (Fig. 3) pueden agruparse en dos tipos, según su naturaleza. Se ha analizado la localización y características de los centros de *función pública* y los establecimientos de *función privada*. En el primer grupo se incluyen los equipamientos educativo, sanitario, de conexión y los centros de gestión públicos. En el segundo se integran los establecimientos industriales, comerciales, financieros, y en general, el conjunto de los servicios de carácter privado.

4. La investigación del binomio transporte-usos del suelo cuenta con un amplio historial que puede seguirse en buena parte en Aldama, 82.

5. Padrón Municipal 1986, revisado al 20 de junio de 1987.

6. Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba, 1986, Plano de Sistemas Generales.



Zonificación operativa para análisis y planeamiento urbanos.

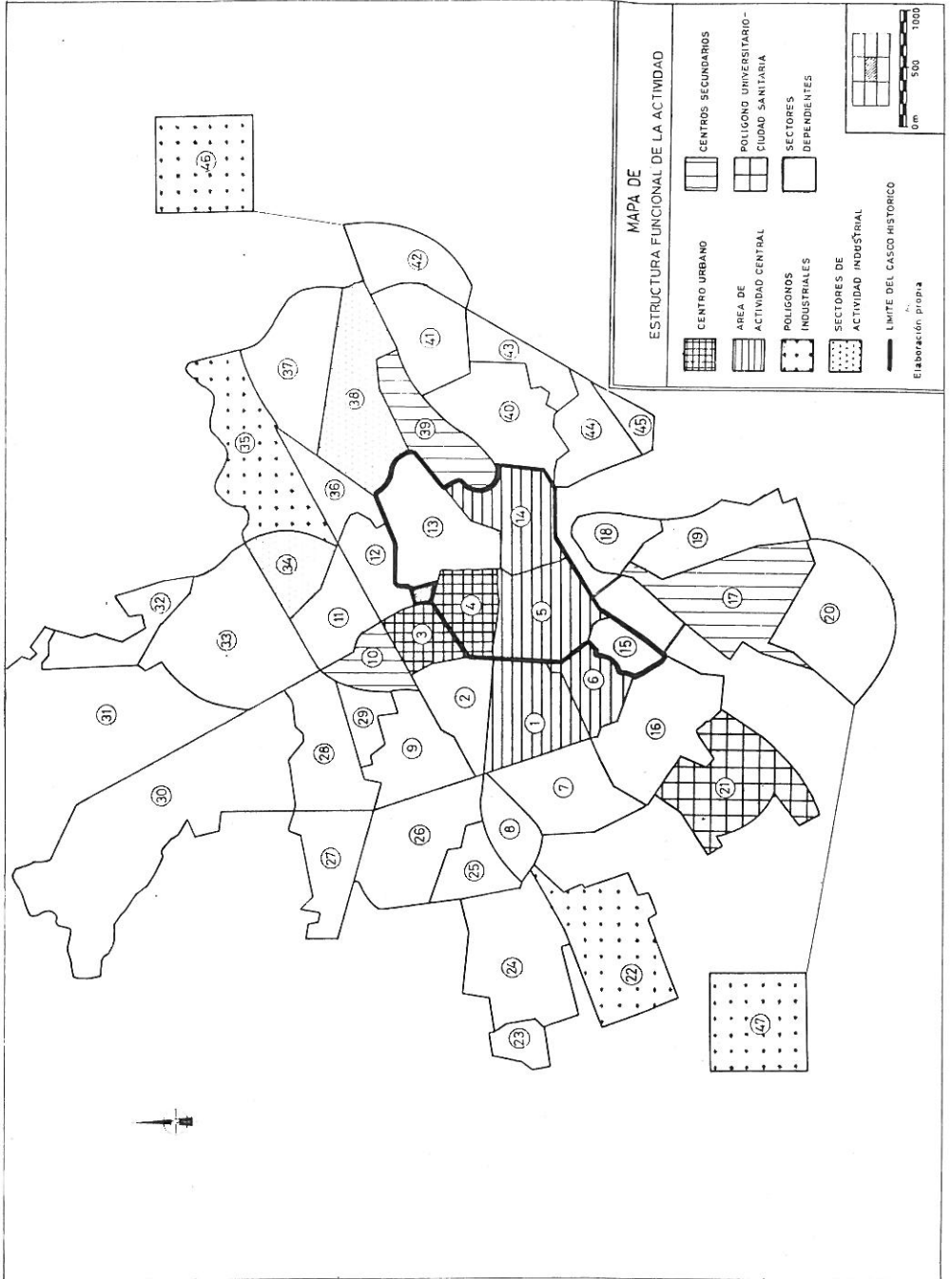
FIGURA 2

El tratamiento conjunto de la información obtenida de estas funciones, convenientemente agregada tanto por el tipo de la actividad desempeñada como por el tamaño de los establecimientos⁷, ha permitido cuantificar *la dotación de actividad* para los distintos sectores en que ha sido dividida la ciudad. Con ello ha sido posible realizar tres tipos de evaluaciones respecto a la actividad y a la función de cada uno de ellos. En primer lugar, la mera cuantificación de la dotación, que refleja los distintos grados de *concentración espacial* de la actividad; en segundo término, el *peso* de la dotación de actividad por sectores espaciales, al poner en relación los establecimientos con la población residente; finalmente, el conocimiento del peso y estructura de cada tipo de actividad ha permitido determinar las *características funcionales* de cada sector urbano, que quedan expresadas en el mapa de la Fig. 3.

Así, se han diferenciado los seis tipos básicos de sectores de actividad, desde el centro urbano estricto hasta los sectores netamente residenciales, que describimos ahora brevemente.

1. El *centro urbano* queda definido, ante todo, por la concentración espacial de la actividad (en el 1,50% de la superficie de la ciudad se concentra el 25,96% de la función privada no industrial) y por la multiplicación de funciones en que esta se diversifica. Este área acoge tanto a las sedes de las entidades financieras y empresariales como a los centros de gestión públicos de mayor ámbito, la actividad de profesionales y una extensa gama de establecimientos comerciales que va desde el comercio minorista de todo tipo (aunque predomina el de artículos de alto valor unitario) hasta los grandes almacenes. Ahora bien, pese a la concentración de actividades descrita, que proporciona a este área el más alto potencial funcional de la ciudad, no podemos hablar de *hard core area* en el mismo sentido que la literatura anglosajona utiliza el término para denominar al núcleo central del C.B.D. de sus ciudades. Es más, la transposición directa del concepto de *Central Business District* resulta absolutamente inadecuado para definir el centro urbano de ciudades españolas de tamaño medio, como es el caso de Córdoba. En nuestro caso, la actividad comercial de gestión encuentra una dura

7. Como principal fuente de información se ha tomado la cuota del Censo Municipal de Licencias Fiscales y el Censo Municipal de Profesionales, ambos de 1988. Este es un indicador que, en ausencia de otros más específicos, reúne dos condiciones muy adecuadas a nuestros propósitos: la tasa no varía según la localización de la actividad; tiene en cuenta el tamaño de los establecimientos (número de empleados más potencia eléctrica contratada). Con ello disponemos de una información útil sobre el número de establecimientos y su tamaño, despojada de consideraciones apriorísticas o políticas sobre el grado de centralidad de su localización.



Mapa de estructura funcional de la actividad.

FIGURA 3

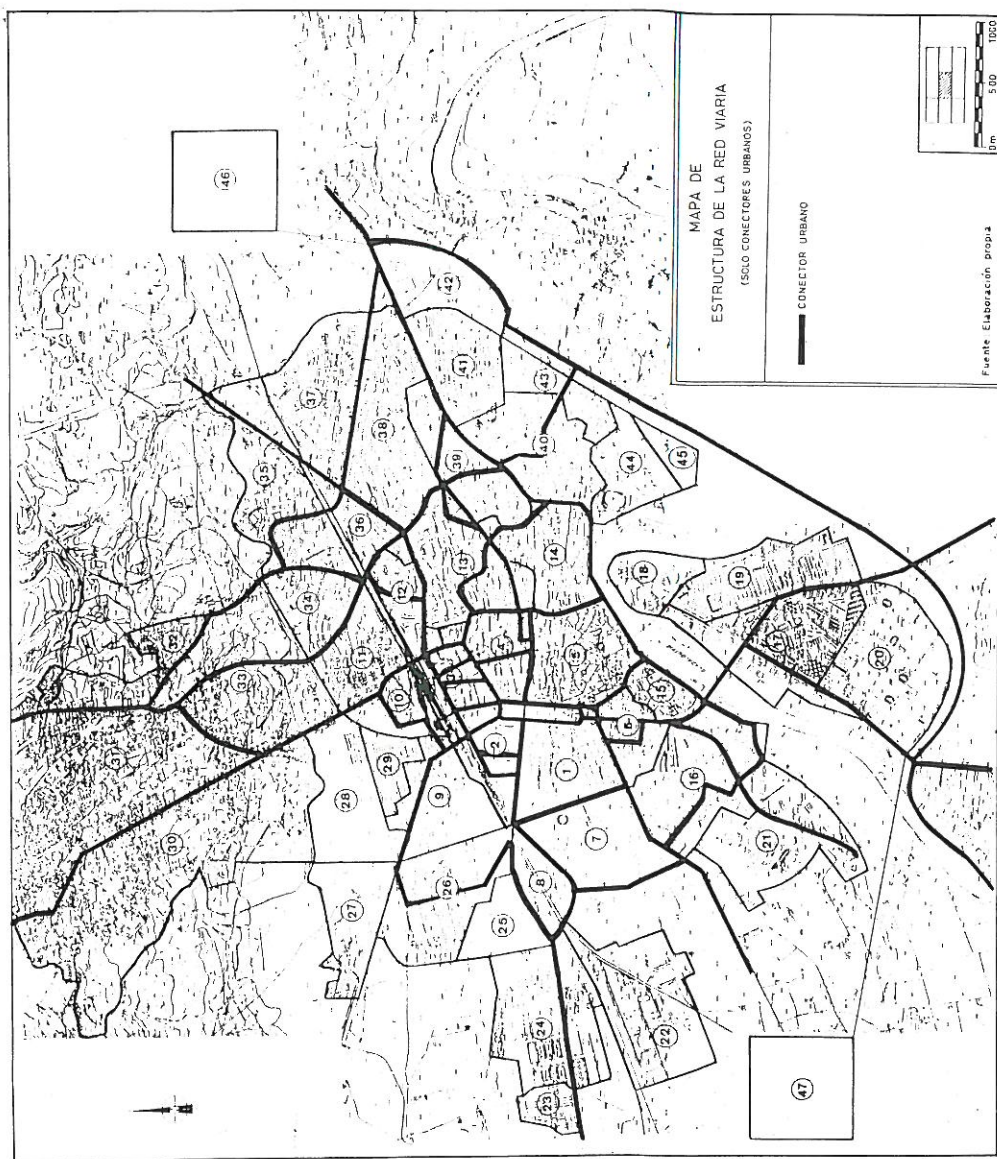
competencia en actividad residencial: éste es, además, uno de los sectores de mayor densidad poblacional de la ciudad: alberga el 4,08% de la población en una superficie que sólo representa el 1,50%, en contraste con la ausencia de población residente que caracteriza al C.B.D. típico.

2. Los *sectores de actividad central* constituyen un área que, como indica su denominación, mantiene una estrecha relación con el centro urbano. Su actividad está integrada mayoritariamente por establecimientos de segundo rango (sucursales de oficinas y entidades financieras; establecimientos de comercio pero, en general, con ausencia de la más alta especialización y de los grandes almacenes). Espacialmente, constituyen una amplia banda adosada al flanco meridional del centro urbano, muy bien conectada con éste tanto física como funcionalmente y constituye, con él, el *área de actividad central*.

3. Los *centros secundarios de periferia* se encuentran separados⁸ del área de actividad central, ejerciendo un primer nivel de articulación sobre la periferia colindante, sobre todo en lo referente a actividad comercial, aunque también acogen a determinados centros de función pública, relacionados con la sanidad y la educación. Su formación en la estructura urbana obedece a situaciones históricas y necesidades diversas, pero todos comparten un atributo común: una buena relación con los conectores urbanos (véase mapa de la Fig. 4). Su papel de centros secundarios está señalado esencialmente por el contraste con la mínima dotación de los sectores periféricos.

4. El *polígono universitario-ciudad sanitaria* queda perfectamente individualizado como sector que acoge una serie de equipamientos centrales del más alto nivel. Aquí se concentran los grandes hospitales de la ciudad y la mayor parte de las facultades universitarias. En ambos casos se trata de servicios de alta demanda que conllevan la aparición a su sombra de toda una cohorte de equipamientos (deportivos, residenciales, colegios mayores, etc.) y dotaciones comerciales que si no son suficientes para caracterizarlo como centro comercial de significación urbana, realizan una oferta muy superior a la demandada por la población de derecho. Esta supremacía indiscutible en la ciudad en cuanto a atracción de determinada demanda de los equipamientos referidos (que quedará potenciada con la futura creación de un Campus Universitario) se conjuga con otra característica determinante: la absoluta excentricidad de su localización en la trama

8. En el Mapa de la Fig. 3, estos sectores figuran prácticamente contiguos. No obstante, hay que tener en cuenta las barreras geográficas que suponen el haz de vías del ferrocarril, el río y la antigua muralla que delimitaba el casco histórico (señalada ahora por las rondas urbanas) que, de hecho introducen una fuerte discontinuidad respectivamente entre los sectores 10, 17 y 39 y el centro urbano.



Mapa de estructura de la red viaria.

FIGURA 4

urbana. Es sintomático que este equipamiento netamente central por cuanto sirve directamente al conjunto de la comunidad, pero que no tiene una rentabilidad económica inmediata, sino una rentabilidad social, se localice en la periferia geométrica⁹.

5. *Polígonos industriales*. Como era previsible a la hora de analizar la distribución de la actividad, las instalaciones industriales se restringen casi exclusivamente a los polígonos industriales consolidados, si bien es necesario matizar que dentro de estas “actividades industriales” consideradas estadísticamente como tales, hay un considerable predominio de lo que en términos económicos habría que calificar como servicios: almacenaje, distribuidores, servicios de transporte etc. Aparecen, diseminadas por toda la ciudad, las industrias ligadas típicamente al centro, tales como imprentas, confecciones textiles, así como toda una serie de manufacturas y pequeños talleres, pero apenas tienen relevancia espacial fuera del suelo calificado en la revisión del PGOU como de uso industrial. No obstante, se ha advertido, y así queda señalado en el mapa, cierta actividad industrial (de orden inferior y carácter auxiliar a la instalada en los Polígonos) en sectores de predominio residencial adyacentes a estos últimos, especialmente en los ubicados al E. Se trata de los denominados *sectores de actividad industrial*, con los que se dispone de una zona de transición a los sectores industriales, ya que éstos últimos excluyen drásticamente la función residencial actuando como disuasores del crecimiento urbano desde su localización en el borde de la ciudad. La periferia urbana está completamente libre de estos taponamientos en su cuadrante NW, precisamente la zona por la que está previsto que continúe el desarrollo de la ciudad.

6. *Sectores residenciales*. Son el resto de la ciudad, aquellos sectores que no presentan especialización en ninguna de las actividades y funciones analizadas por lo que han sido denominados “sectores dependientes” en el Mapa de Estructura Funcional de la Actividad (Fig. 3). Ello no significa la ausencia total de actividad, sino que sus dotaciones no son significativas para considerarlas como funciones específicas de carácter urbano, y son, a lo sumo, suficientes para atender a la población residente. En cuanto a su situación en la trama urbana, es interesante destacar que este tipo de sectores no es exclusivo de la periferia geométrica (aunque sí predominante), sino que se reparte por todo el espacio urbano, incluido el casco histórico, emplazado en el centro del plano urbano.

9. Esta no es, evidentemente, una característica exclusiva de Córdoba, sino una práctica habitual en el planeamiento de nuestras ciudades, reflejo de la estructura económica y social existente. Sobre este tipo de cuestiones inciden más ampliamente Fernández y Nebot, 80.

3. FACTORES EXPLICATIVOS DE LA ESTRUCTURA FUNCIONAL

3.1. Centro urbano

La concentración de actividades que define el centro urbano no responde exactamente al esquema-tipo de concentración vertical, segregativa de los usos residenciales. Antes al contrario, en el centro ha existido tradicionalmente una demanda, que se mantiene aún hoy parcialmente, de residencia de clases acomodadas. Por ello, las funciones propias del centro urbano se fueron extendiendo más bien en superficies que en altura, ocupando zonas externas al centro estricto.

Los factores que han dado lugar a esta situación sólo son explicables desde una perspectiva histórica, a la que debemos recurrir, aunque sólo sea muy someramente. El desarrollo urbano reciente de Córdoba obedece, ante todo a la evolución del sector terciario en nuestro siglo, por cuanto la industrialización apenas introdujo alteraciones sustanciales en la trama urbana o en el ritmo de crecimiento de la ciudad. Estas características han sido suficientemente reconocidas por todos los especialistas que han entrado a realizar un estudio global de la ciudad (López Ontiveros, 81). La economía cordobesa estuvo movida tradicionalmente por capitales de origen agrario, con un terciario muy poco evolucionado, lo que en el aspecto urbanístico dio lugar a un centro de la ciudad que, en ausencia de una burguesía fuerte, estuvo dominado por las residencias de profesionales, empleados y funcionarios y con una notable presencia cualitativa de las fincas urbanas de los terratenientes, que veían en la residencia en las zonas céntricas de la ciudad un motivo de prestigio. Los mercados y concentraciones comerciales más notables (restringidos prácticamente a la satisfacción del consumo cotidiano) se situaban entonces en los barrios populares, notablemente en torno a la Plaza de la Corredera (en el sector 14), aglutinante de todo el pequeño comercio de la zona. A medida que va llegando la tardía y débil industrialización y, sobre todo, el considerable aumento demográfico de finales de la década de los 50 motivado por el éxodo rural, se asiste a cierta reanimación comercial que conlleva un proceso de migración de esta actividad hacia el centro de la ciudad desde la Ajarquía (la parte oriental de la ciudad antigua y la de carácter más popular). Sin embargo, la fuerza de este proceso no ha sido suficiente para expulsar unos usos residenciales muy arraigados entre las capas sociales más altas que, cuando este fenómeno se verifica, están ya representadas por una burguesía de carácter más urbano.

3.2. Centros secundarios

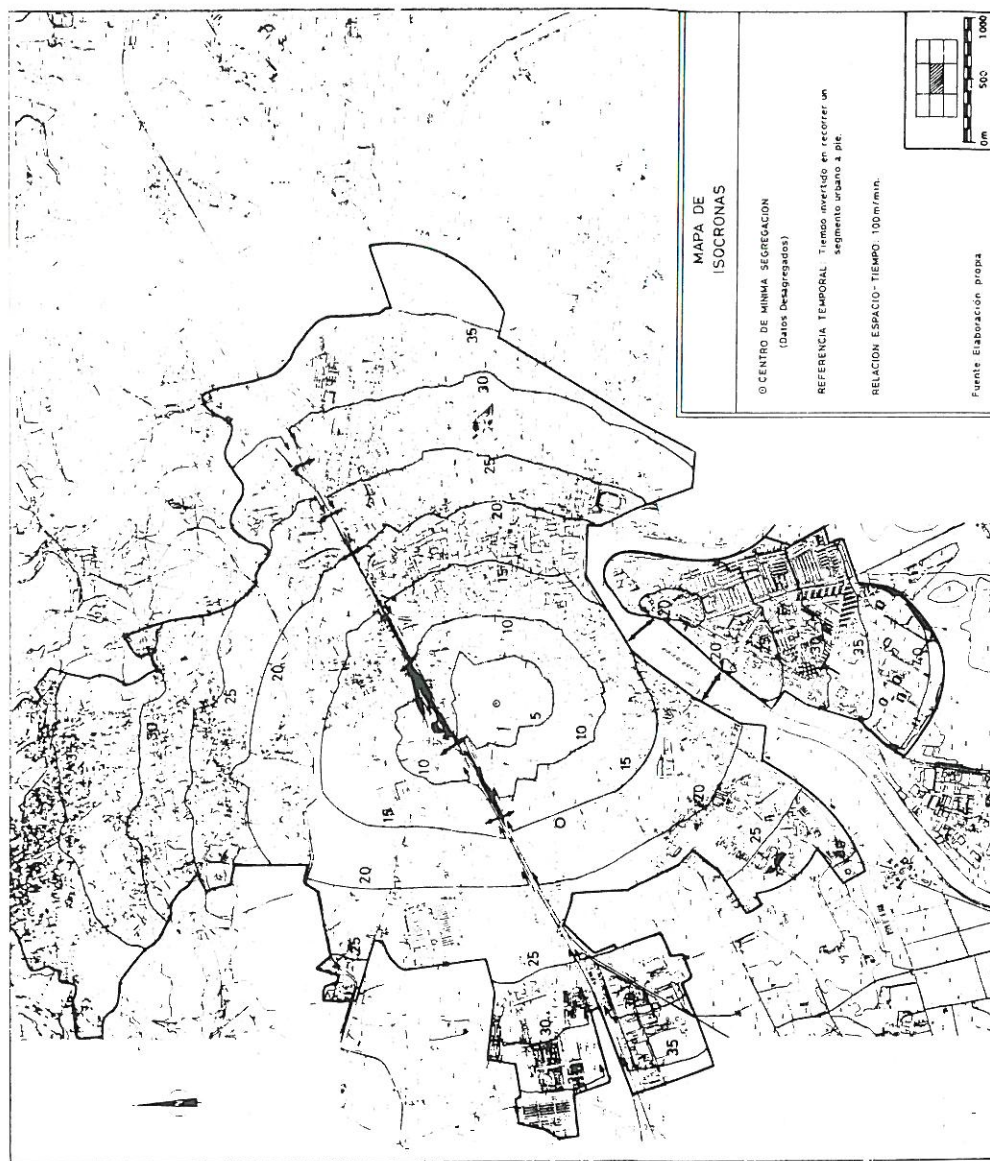
Los centros secundarios de periferia son sectores que se han desarrollado principalmente como respuesta a la progresiva fricción que experimentan los

desplazamientos al centro con el aumento de la actividad y con la extensión de radio de la ciudad, notoriamente desde la explosión demográfica y desarrollista de la década de los 60. Este rozamiento aumenta sustancialmente para los recorridos con origen al otro lado de los dos grandes obstáculos físicos que atenazan a la ciudad al N. y al S.: el ferrocarril y el río, que explican, respectivamente, el desarrollo de los centros de periferia N. (Huerta de la Reina, sector 10) y S. (Sector Sur, sector 17). El tercer centro de periferia (Viñuela-Rescatado, sector 39) debe su localización, por una parte, a la extensión que la ciudad alcanza por el E. que obliga a articular un nivel intermedio entre el centro urbano y la periferias residenciales, y, por otra parte, a la presencia de la travesía de la Nacional IV, que en este caso actúa proporcionando una renta de situación.

4. ALGUNOS PROBLEMAS DERIVADOS DE LA ACTUAL ESTRUCTURA FUNCIONAL

La estructura funcional de una ciudad de tamaño medio es, a todas luces, más compleja que la visión simplista centro-periferia, como se deriva de lo expuesto hasta aquí. Existen matices y niveles intermedios y la periferia económica y social no siempre coincide con la periferia geométrica, así como es posible identificar concentraciones de actividad –y, por tanto, centros de atracción de demandas– fuera del centro urbano. No obstante, el centro urbano sigue siendo el corazón de la ciudad en cuanto a funciones de dirección y coordinación de la actividad económica para todo lo referido a provisión de bienes especializados y servicios. Por tanto, los flujos centro-periferia son, con gran diferencia sobre los demás, los de mayor significación. El área de actividad central constituye un polo de atracción de viajes de la máxima magnitud para muy diversos motivos: trabajo, consumo, gestión, cultura, ocio, etc.

El centro definido se sitúa muy próximo al *Centro de Mínima Segregación* (véase Fig. 5) y está comprendido en su práctica totalidad en el área delimitada por la isocrona 5'. Sin embargo, las previsiones que hemos efectuado, de acuerdo con la planificación general y las perspectivas privadas, señalan la existencia de un proceso de cambio de esta situación. Las economías de escala obtenidas de la concentración de la actividad en un área relativamente reducida se tornan, a partir de la utilización masiva de los modos mecanizados de desplazamiento en *congestión*. El centro urbano se sitúa ahora en el vértice de un cono de accesibilidad, pasando a ser uno de los puntos de más difícil acceso de la ciudad –no obstante situarse en las cercanías de su centro geométrico– para todo modo de desplazamiento no autónomo. Las respuestas a esta situación intentan armonizar



Mapa de isocronas

FIGURA 5

dos factores: a) proporcionar la máxima afluencia de personas al área comercial b) con la menor congestión posible; pero siempre dentro de las mismas coordenadas estructurales que han dado lugar al problema. Como consecuencia, se inicia, por un lado, un proceso de avance del área central hacia emplazamientos más favorables a su desarrollo: las zonas colindantes más modernas y mejor organizadas para acoger al tráfico motorizado. Pero, por otro lado, la lógica inercia derivada de la necesidad de amortizar las inversiones y rentabilizar el capital fijo, enmarcada en el sistema de producción y reproducción vigente, que obstaculiza enormemente una estructura de la actividad distinta a la concentrada conducen a la lucha del área central por conservar su localización, obligando a su entorno a adaptarse a las nuevas circunstancias.

Aquí entra en juego un elemento decisivo en todo este proceso: gran parte del centro urbano estricto se localiza en el solar correspondiente al Casco Histórico. El proceso de desarrollo del centro urbano, inserto en los fenómenos de sobreimpresión funcional en competencia con los usos residenciales, ha provocado actuaciones de renovación urbana típicas: aumento de los volúmenes edificatorios, especulación del suelo, etc. En consecuencia, esta correlación espacial de trama funcional de centro urbano con trama urbanística de casco histórico, instrumentada dentro de un proceso evolutivo prolongado y aún inconcluso, ha desempeñado un papel crucial como factor de transformación-depredación de la estructura urbanística y social de la porción del casco afectada. El elemento estructural del casco menos afectado ha sido, precisamente, el viario, que conserva en buena medida su trazado original¹⁰ debido al fracaso de antiguas políticas de alineación de calles que no pudieron superar la lentitud de formación del centro urbano.

Con estas circunstancias se conjugan las consecuencias derivadas de la estructura de la red viaria urbana. Observando el sistema viario de conectores urbanos (Fig. 4), puede advertirse cómo en el centro confluyen las vías de comunicación más importantes de la ciudad. Si se prescindiera de las vías que atraviesan el área central, quedaría afectada de forma drástica la circulación urbana N-S y, aunque en menor medida, también la E-W, así como la penetración al casco histórico. Es decir, la red vial del centro urbano ha de atender tanto al tráfico específico del centro como al general de la ciudad, que, por falta de continuidad en las rondas periféricas, no puede ser circunvalatorio, sino radial. Así, el resultado final no es otro que fuertes intensidades de tráfico rodado en calles que no fueron, en absoluto, diseñadas para ello (caso histórico) y que se

10. No obstante, ha habido notables intentos de acometer reformas de cierta magnitud que afectarían no sólo al trazado viario sino al diseño urbanístico en general, como los recogidos por Martín López (86) o García Verdugo, (86).

ven forzadas a cumplir la misma función que otras vías de capacidad tres o cuatro veces superior.

Vemos cómo de este modo el diseño de la red viaria viene a reforzar la tendencia centrípeta de la actividad y, por tanto, de la demanda. Esta situación tiene repercusiones de importancia, en primer lugar, sobre el subsistema de movilidad, al incrementar el número de viajes (en contraste con lo que ocurriría ante una distribución de la actividad más homogénea), induciendo a los desplazamientos motorizados y concentrando los objetivos de viaje en un espacio relativamente reducido, de manera que se agudiza una diversidad de conflictos de competencias: tráfico rodado-tráfico peatonal; circulación-estacionamiento; transporte de personas-transporte de mercancías; transporte colectivo-transporte privado.

Pero, además, los conflictos generados en el subsistema de movilidad traspasan su propio ámbito para afectar al conjunto del sistema urbano. El indiscriminado uso de los desplazamientos motorizados (impulsado, como hemos visto, por una determinada estructura urbana) para alcanzar los objetivos de movimiento, que se encuentran masivamente en el centro, acarrea el mayor contingente de problemas ambientales de la ciudad: contaminación atmosférica y sonora; elevado riesgo de accidentes; usurpación de un altísimo porcentaje de espacio público por el tráfico y estacionamiento de vehículos; pérdida de calidad del paisaje urbano; deterioro del patrimonio histórico, monumental y urbanístico.

En los ámbitos económicos y social, los mayores problemas ocasionados por esta estructura funcional giran igualmente en torno a las externalidades negativas provocadas por la distribución concentrada de la actividad. Aunque, en principio, las oportunidades ofrecidas por el centro son aprovechables en la misma medida por todos los ciudadanos, en la práctica, una buena parte de ellos ha de pagar más que el resto para acceder a tales oportunidades. Este tiempo se paga en frecuencia de uso, así como en tiempo y coste de transporte. Además, el transporte, efectuado mayoritariamente en modos motorizados, supone un considerable despilfarro energético, especialmente en el caso de los vehículos privados, cuya capacidad está notoriamente infrutilizada ¹¹.

El problema deja de ser "un problema del centro" para convertirse en un tributo que ha de pagar toda la ciudad. El centro aparece como un objetivo obligado, pero difícil de alcanzar, al mismo tiempo que la congestión sobrepasa el propio límite del centro transfiriéndose en forma de incremento de la intensidad del tráfico sobre áreas cada vez más amplias.

11. Este es un hecho constatado por cuantas encuestas incluyen este aspecto en su investigación. Para el caso de Córdoba puede verse Sarabia, 1986.

El problema de la congestión, unido al extraordinario aumento del precio del suelo que lleva anejo, es en gran parte responsable de la expulsión del equipamiento comunitario hacia sectores periféricos. Salvo el equipamiento de gestión —estrechamente relacionado con la función privada— los centros sanitarios de primer orden y la mayor parte de los educativos superiores —ambos, por lo demás, grandes consumidores de espacio— a la hora de decidir su localización han de anteponer a la necesidad de prestar su servicio desde un punto al que pueda acceder el mayor número de personas con el mínimo coste (y en el caso de los servicios sanitarios en el menor tiempo posible) las cuestiones de disponibilidad de espacio y precio del suelo.

5. PERSPECTIVAS DE EVOLUCION: LAS OPORTUNIDADES QUE OFRECE EL PLANEAMIENTO

A riesgo de incurrir en un excesivo localismo, no quisiéramos concluir sin antes tratar de ilustrar brevemente cómo desde una concepción global de la ciudad, que se concreta en el planeamiento urbano, es posible hacer frente a una serie de problemas para los que no se encuentra solución desde una perspectiva sectorial.

Según la calificación de suelo establecida en el PGOU vigente, el crecimiento urbano en los próximos años se realizará a base de colmar los intersticios dejados por el desordenado crecimiento de la época desarrollista, que se sitúa en su mayor parte en el área W-NW. A ello hay que añadir la inmediata liberación de más de 50 Has., ocupadas ahora por las instalaciones de RENFE, colindantes, por su lado S, con el centro urbano y que han sido cedidas (marzo de 1989) para su gestión por la administración municipal).

Ambos factores son de importancia crucial para el futuro desarrollo urbano. La liberación de una porción de suelo de tal magnitud en las inmediaciones del centro va a reforzar la tendencia ya mencionada de desplazamiento del centro de gravedad hacia el NW. Además, los terrenos ocupados actualmente por el ferrocarril ofrecen, por su extensión y por su desarrollo longitudinal, la oportunidad de aliviar la presión que la concentración de la actividad está ejerciendo sobre el casco histórico. Al mismo tiempo, la que históricamente ha significado una barrera para las conexiones N-S y el desarrollo urbano en general puede convertirse en la arteria necesaria para articular el acceso al centro de la ciudad desde las periferias N, NW y NE, sin necesidad de introducir estos flujos a través de las rondas del casco histórico.

Por otra parte, se ofrece la oportunidad de poner en práctica una política de localización y redistribución de los equipamientos menos favorecedora de la

concentración que, coordinada con una reorganización de los sistemas generales de infraestructura viaria que rentabilice las localizaciones existentes, podría contribuir sustancialmente a reducir la dependencia de los sectores periféricos con respecto al actual centro de gravedad.

El planeamiento urbano aparece así como un instrumento de primera magnitud para la resolución de problemas que pueden parecer insalvables cuando se enfocan desde un punto de vista que no es el que considera a la ciudad como un sistema global.

BIBLIOGRAFIA

- ALDAMA CASO, J. (82): "El transporte y los usos del suelo: una síntesis de la experiencia anglosajona". *Ciudad y Territorio* 1/82, 51, pp. 85-94.
- BENAVENT FERNANDEZ DE CORDOBA, M. (Dir) (85): *El sistema de ciudades (Documento previo para las directrices)*, Sevilla, Consejería de Política Territorial de la Junta de Andalucía.
- DANIELS, P. W. y WARNES, A. M. (83): *Movimiento en ciudades. Transporte y tráfico urbanos*, Madrid, I.E.A.L.
- FERNANDEZ DURAN, R. y NEBOT BELTRAN, F. (80): "Por una alternativa radical al transporte", *Ciudad y Territorio*, 2/80, abril-junio, pp. 111-122.
- GARCIA VERDUGO, F. R. (86): "Las propuestas de ensanche en la ciudad de Córdoba", *Estudios Geográficos*, 182-183, pp. 149-172.
- GARCIA VERDUGO, F. R. (86): *Producción y propiedad del suelo urbano en Córdoba. El sector de Gran Capitán, 1859-1936*. Tesis de Licenciatura dirigida por A. López Ontiveros. En prensa.
- LOPEZ ONTIVEROS, A. (81): *Evolución urbana de Córdoba y de los pueblos campañeses*, Córdoba, Diputación Provincial. 2ª ed.
- MARTIN LOPEZ, C. (86): "La creación de un centro urbano en ciudad de Córdoba: La plaza de las Tendillas", *Estudios Geográficos*, 182-183, pp. 119-148.
- MARTIN LOPEZ, C. (89): *Transformaciones urbanas de Córdoba en la segunda mitad del siglo XIX*. Tesis Doctoral dirigida por A. López Ontiveros. Sin publicar.
- MITCHELL Y RAPKIN, C. (71): "El tráfico urbano en función de los usos del suelo" en CECCARELLI et al.: *Incógnitas del tráfico urbano*, Barcelona, Gustavo Gili.
- MOYA MILANES, P. (81): "La incrustación del ferrocarril en el urbanismo de Córdoba. Pasado y futuro de su ubicación desde una perspectiva geográfica", *Axarquía*, 2, 1981, pp. 105-128.
- SARABIA, A. (86): "Estudio del sistema de transportes de Córdoba", PGOU Córdoba.
- SERRANO MARTINEZ, A. (82): "Introducción a la estructura territorial", *Curso de Postgrado de Ordenación del Territorio*, Universidad Politécnica de Valencia.
- VALERO, ANGELES (83): "Espacio, movilidad y transporte", *Ciudad y Territorio*, 2/83, 56, pp. 29-35.
- VALLE BUENESTADO, B. (82): "El transporte urbano en Córdoba (I). Antecedentes, características y problemática en 1989". *Axarquía*, 5, 1982, pp. 145-158.