

EL PLANEAMIENTO URBANO DE MEDIADOS DEL SIGLO XIX: LOS PLANOS GEOMETRICOS O DE ALINEACIONES DE CORDOBA DE 1849 Y 1884.

Cristina Martín López

Area de Geografía

1.- NECESIDAD DE UN PLAN GENERAL DE ALIMENTACIONES

Desde mediados del siglo XIX el Municipio cordobés influido por la impetuosa corriente renovadora que sacudió al país durante el período isabelino¹ se impuso la tarea de ampliar, regularizar y mejorar el aspecto de las calles y plazas del viejo casco urbano y, al igual que el resto de las ciudades españolas, esta reforma de la trama urbana la va a efectuar sometiendo a numerosas calles a una labor de corrección en cuanto a su alineación y ensanche, sin que tampoco falten operaciones de cirugía, muy locales, en su tejido histórico.

Córdoba, pues, a pesar de su escaso dinamismo económico y de su débil crecimiento demográfico no permaneció ajena al proceso de renovación urbana que se desató en las ciudades españolas más dinámicas a mediados del pasado siglo. Estas reformas son la expresión espacial del impacto de fenómenos sociales y económicos de índole diversa: nuevas funciones administrativas, nuevos medios de transporte (llegada del ferrocarril), cambios en la estructura industrial, incremento de las actividades terciarias etc.

Esta serie de profundos cambios que en concreto experimentó la ciudad española provocan un desajuste funcional, derivado de su propia estructura urbana, por lo general, con calles angostas, tortuosas y en muchos casos sin salida. En definitiva las ciudades se muestran desfasadas ante las nuevas necesidades que exigirán como señala Bassols «la puesta en práctica de una serie de actuaciones urbanísticas que lógicamente deberán conformarse de acuerdo con normas jurídicas específicas que con el transcurso del tiempo darán

¹ Vid. sobre el tema: CASTRO, C. de: *La revolución liberal y los municipios españoles (1812-1868)*, Madrid, Alianza Editorial, 1.979, 236 pp.

lugar a la vertebración de una normativa urbanística»². En este contexto, el proceso de ordenación de nuestras ciudades requería, para su adecuado tratamiento, un instrumento técnico que permitiera un conocimiento fiel del espacio urbano con el que poder acometer posteriormente la transformación interior y el futuro crecimiento. Esta previsión estaba presente en la normativa sobre formación de Planos Geométricos de las poblaciones de 1846, instrumento indispensable «para conocer de forma global el estado presente y futuro de una población, el trazado de las vías urbanas y de las plazas»³. Así pues, la Real Orden de 26 de julio de 1846 disponía que «todos los pueblos de crecido vecindario hiciesen levantar el plano geométrico de la población, sus arrabales y demás inmediaciones trazándolos, según su estado, en la escala de 1 por 1250 y que en el mismo plano se marcasen con líneas convencionales las alteraciones que hubieran de introducirse para las alineaciones futuras de las vías de comunicación». Esta instrucción para García de Enterría es el «primer intento de ordenación de nuestras ciudades, ciertamente modesto pero significativo»⁴ puesto que con estos planos se determinaba normativamente una corrección de la situación actual y unas líneas de desarrollo futuro de las calles. Así mismo representa un cierto avance en relación con las prácticas urbanísticas anteriores basadas exclusivamente en la formulación de cuerpos normativos de ordenanzas de edificación y policía urbana y reglamentos de ornato público⁵. En este sentido Córdoba asumió dicha obligatoriedad y ordenó la formación del plano requerido.

2.- LOS PLANOS GEOMETRICOS DE CORDOBA DE 1849 Y 1884

En la sesión celebrada por el Ayuntamiento el 10 de marzo de 1849, el arquitecto municipal D. Manuel García Alamo presentó el plano geométrico de la ciudad, que según manifestó «fue levantado y trazado según su estado actual en la escala de 1 por 1.250, con el objeto de la alineación futura de las calles y plazas que resultan designadas por líneas convencionales»⁶. Al no conservarse este plano en el Archivo Municipal, no poseemos más información de él que la

² BASSOLS COMA, M.: *Génesis y evolución del Derecho urbanístico español (1812-1956)*, Madrid, Ed. Montecorvo, 1.973, p. 60.

³ Real Orden de 25 de julio de 1846. *Vid.* sobre el tema: BASSOLS COMA, M.: *op. cit.*, pp. 101-108.

⁴ GARCIA DE ENTERRIA, E. y PAREJO ALFONSO, L.: *Lecciones de Derecho urbanístico*, Madrid, Civitas, 1.981, p. 73.

⁵ *Vid.* sobre el tema: MARTIN LOPEZ, C.: «Normativa urbanística de la ciudad de Córdoba en el siglo XIX», en *Ifigea* III-IV, Universidad de Córdoba, 1.986-87, pp. 203-213.

⁶ A.M. de C. A/C. Año 1.849, (sesión del 10 de marzo), s.f.

descripción que del mismo nos da el facultativo y que transcribimos literalmente para dar a conocer cual fue el sistema general de alineación previsto:

«Proyecto de la alineación futura de las calles, plazas y arrabales que se ha trazado por líneas convencionales en el plano geométrico de esta Ciudad»:

- «Las calles que cruzan la carretera general de Madrid a Cádiz, y son las de la Puerta Nueva, de San Bartolomé, Plazuela del Vizconde de Miranda, de San Pedro, de D. Rodrigo, del Potro, Arquillo de Calceteros, calle y plazuela de la Panadería, Cordoneros y de Ballinas a la Puerta del Puente».

- «Las travesías concurrentes a la carretera por las calles de la Puerta de Baeza y del Sol».

- «Desde el barrio de San Antón, extramuros, franqueando el antiguo camino que conduce a la Puerta de Andújar, abriendo ésta, y desde la plazuela de la Magdalena por la calle de los Muñices a coincidir en la plazuela del Realejo».

- «Trasladando la Puerta de los Padres de Gracia, se seguirá la calle mayor de San Lorenzo, de Santa M^a de Gracia, plazuela y calle del Realejo y calle de San Pablo a desembocar en la plaza de San Salvador, continuando las calles de Zapatería, Liceo, Mármol de Bañuelos y de la Plata que desemboca en las Tendillas, y siguiendo por las del Conde Gondomar, plazuela de San Nicolás de la Villa, y calle de la Concepción acaba en la Puerta de Gallegos».

- «Las dos calles paralelas del paseo de San Martín, una de éste nombre y la otra de la Paciencia».

- «Desde el sitio llamado Cruz del Rastro y con objeto de facilitar la comunicación en sentido de los principales diámetros de la población se llevará la reforma por las calles de la Feria, Librería, Escribanías o Casas Capitulares, y plaza de San Salvador, desde la cual seguirá la línea por la calle de Carnicerías a encontrar la salida de la Puerta del Rincón, la cual debe avanzar, como todas las construcciones que en esta parte se hagan observando el plano, al Campo de la Merced».

- «Desde el mismo punto de partida, es decir, desde la Cruz del Rastro, se alinearán las calles del Horno de Porras, de Santa Clara, y del Duque, y volviendo a la de Santa Ana, seguirá por la de Jesús María a las Tendillas, donde se une con la línea anterior».

- «Igualmente desde la Tendillas continuará la reforma por la calle de los Abades, plazuela de San Miguel, y calle de la Puerta de Osario a salir por la misma puerta, que también avanzará, a el Campo de la Merced, y cambiando de dirección a la izquierda por los Tejares, alineados en sus dos costados queda reformada esta parte exterior de la población».

- «Por último, y como es de los puntos más interesantes a el fomento de esta población si logra las ventajas que ofrece la canalización del Guadalquivir, la línea exterior apoyada en su margen derecha conocida vajo (sic) el nombre de Rivera (sic) debe cuidarse especialmente de facilitar el mayor número de comunicaciones a este sitio de la manera que sigue: por la Puerta del Puente, calle del Caño Quebrado, de los Gitanos, de la Cruz del Rastro, de las Badanas, Plazuela de San Nicolás del Río, y calle de Valderrama y de los Mártires, a cuyo extremo se abrirá una puerta que comunique el Campo de Madre de Dios y enlace con la Carretera General»⁷.

Como fácilmente se advierte en el texto, sólo fue prevista la alineación de las principales vías, no quedando determinadas las alineaciones que necesariamente habrían de emprenderse en otros sectores de la ciudad. Por tanto, al no quedar sujeta toda la ciudad en dicho instrumento técnico, a un plan general de alineaciones, Córdoba siguió precisando su formación. Por otra parte, como afirma Bassols, la efectividad de la citada Real Orden debió ser muy escasa, entre otros extremos «debido a que su normativa reguladora, se limitaba a ordenar simplemente su formulación, sin preocuparse de prever su contenido material y procedimental»⁸. Por ello el 19 de diciembre de 1859 el Gobierno dictó las reglas a que habrían de sujetarse los estudios facultativos de estas alineaciones ⁹. Al tener conocimiento de ella la ciudad de Córdoba ¹⁰, la Corporación municipal se apresuró a disponer la formación del plano, puesto que era consciente de que el plano formado en 1849 no respondía a las necesidades de reforma que cada día se hacían más sensibles en la población desde la llegada del ferrocarril, y así lo manifestó la Alcaldía en la siguiente moción:

«Habiéndose hecho presente existir en el Archivo un plano levantado por los años de 1847 al 1848 con la escala y condiciones que prescribe la Real Orden de 25 de julio de 1846 pero que este trabajo no se halla completo, no tan solo por las reformas que la población ha recibido en el transcurso de doce años, sino también porque en él sólo estaban indicadas las alineaciones de determinados puntos de la ciudad, faltando precisamente las de aquellas más interesantes por la confluencia

⁷ *Ibidem*.

⁸ BASSOLS COMA, M.: *op. cit.*, p. 109.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ La citada Instrucción de 19 de diciembre de 1.859 fue comunicada a la ciudad de Córdoba, en el mes de febrero de 1.860, por el Gobernador Civil de la provincia D. Manuel Ruiz Higuero. Dicho texto legal se encuentra inserto en A.M. de C.: Sec. 8^a. Ser.5. Leg. 28. Exp. n^o. 88: *Relativo a la alineación general de las calles de esta población*. Año 1.860, s.f.

del ferrocarril, pase el referido plano al arquitecto para que haciendo un detenido estudio de él aplicando los efectos de la R.O. presente el pensamiento de las nuevas alineaciones ...»¹¹.

No obstante, aunque la necesidad de contar con el referido plano estuvo en la mente del poder municipal, la insuficiencia de recursos económicos y la apatía de los propios poderes públicos hacen que esta tarea, que debía de haber sido el objetivo prioritario para la planificación del crecimiento de la ciudad se posponga una y otra vez rechazándose las sucesivas ofertas de topógrafos e ingenieros para realizarlo.

Es lamentable que Córdoba no llevara a feliz término las citadas disposiciones, pues ello determinó, que la reestructuración de su tejido urbano se realice mediante soluciones parciales, es decir a través de numerosos estudios de alineación para cada calle aisladamente cuyo resultado no fue satisfactorio. Sistema que fue denunciado por el arquitecto Pedro Nolasco Meléndez en diversas ocasiones, así como por el Gobernador Civil D. Manuel Ruiz Higuero, quienes constantemente reclamaron la necesidad de formar dicho plano. Sirva de ejemplo uno de los varios oficios que el citado Gobernador dirigió a la Alcaldía en 1862:

«La falta de un plano general en esta Ciudad para el ensanche y alineación de sus calles, nivelación de sus rasantes y apertura de travesías impide que las mejoras, cada día mayores que se van realizando, ya por la iniciativa de su Ayuntamiento ya por la de los particulares, ofrezcan todos los beneficiosos resultados que se obtendría de ajustarse a un plan estudiado y aprobado de antemano.

Otro de los inconvenientes, por cierto no de escasa gravedad, con que hoy se tropieza es el de la lucha que el interés individual suscita en todos los expedientes de nuevas construcciones, lucha que no existiría si se supiese de antemano lo que cada cual había de perder.

El creciente desarrollo de la riqueza al que ha de favorecer poderosamente la próxima conclusión de las vías férreas que han de afluir a esta capital, exige un inmediato y concienzudo estudio de sus mejoras materiales y un pronto término a la incertidumbre de los derechos privados.

Siendo imposible que el arquitecto municipal, con la módica cantidad con que está retribuido, forme el plano general de alineaciones, es necesario o que se le faciliten los medios para levantarlo, o que la Excm. Corporación acuerde acometer este servicio a otro, mediante un contrato, conforme se está practicando hoy en muchas localidades...»¹².

¹¹ A.M. de C.: Sec. 8º. Ser. 5. Leg. 28. Exp. nº 88; ya citado.

¹² *Oficio del Gobernador D. Manuel Ruiz Higuero, 9 de abril de 1862*, en A.M. de C.: Sec. 8º. Ser. 5. Leg. 29. Exp. nº 124: *Relativo a la formación de un Plano General de la Ciudad que determine la alineación de sus calles, nivelación de sus rasantes y apertura de travesías*. Año 1.862, s.f.

Un año más tarde el arquitecto provincial vuelve a insistir sobre la urgencia de realizar el plano señalando los siguientes motivos:

«La rapidez con que adelantan en su construcción las vías férreas que han de hacer a esta capital centro de la red más importante de España, el movimiento interior que en el momento de su terminación ha de ofrecer dentro de la capital, y la necesidad de no hallarse para cuando aquél se acerque privados absolutamente de toda comodidad en el tránsito por las calles de la población, así las personas cuanto los carruages (sic) pudiéndose ocasionar muchas dificultades; pero éstas no llegarán jamás a vencerse sino se entra decididamente en un estudio y se arbitran los medios para realizar el objeto indicado: el estudio del plano general de la población y de sus alineaciones y pendientes con arreglo a las instrucciones dadas al efecto por el Gobierno de S.M. es la base primera de que han de partir todos los estudios. Este plano deberá hoy comprender toda la zona que abracen las diversas estaciones que han de ocupar los ferrocarriles de Madrid, de Málaga y de Espiel para que puedan ponerse en contacto con la población...»¹³.

El 30 de septiembre de 1863, el Ayuntamiento cordobés recibe el ofrecimiento de D. Joaquín Pérez de Rozas y Campuzano, coronel de caballería, para levantar el plano de la ciudad, mostrando varios informes que avalaban su éxito en el levantamiento de los planos de las ciudades de Albacete, León, Palencia, Valladolid y Málaga.

Estudiado el tema por la Comisión de Fomento, el 14 de marzo de 1865, ésta estimó la propuesta como «una de las mejoras más necesarias a la población», pero inmediatamente señalaba la imposibilidad de su ejecución y en este sentido decía: «por más que se tengan estos conocimientos, la situación administrativa con que hoy se encuentra el Municipio la hacen proponer se aplase este servicio hasta que la municipalidad pueda con más desahogo aceptar las proposiciones del señor Campuzano, pues en la actualidad no es posible ni sería justo con este nuevo gasto recargar más de lo que están los presupuestos»¹⁴.

También a través de la prensa se insta al Ayuntamiento para que proceda a su formación:

«Hemos oído decir que se trata de la alineación de algunas calles. Nos parece muy bien, pero no nos parece muy del caso, que en asunto de esta importancia se proceda sin el orden debido. Lo primero debe ser un plano general de la población, marcando las calles de primera, segunda, tercera clase etc. y dando

¹³ Informe del arquitecto provincial dirigido al Gobernador en 3 de enero de 1863 en A.M. de C.: Sec. 8ª. Ser. 5. Leg. 29. Exp. nº 124, ya citado.

¹⁴ A.M. de C.: Sec. 8ª. Ser. 5. Leg. 29. Exp. s.nº.: *Relativo a la formación de un plano general de alineación propuesto por el Sr. coronel de caballería D. Joaquín Pérez de Rozas y Campuzano*. Año 1.863, s.f.

a cada una la anchura que por su importancia le corresponda, señalar las que deben abrirse nuevas y las que deben desaparecer por cortas y sucias, y después que esté hecho este trabajo con la conciencia y detención que el caso exige, todas las nuevas construcciones se sujetarán a lo determinado, y podremos esperar que algún día las calles de nuestra población se encuentren en armonía con la importancia siempre creciente de la misma»¹⁵.

Por otra parte, otro de los motivos que se encuentra en la base de tales propuestas fue la preocupación eminentemente higienista de la época, pues su formación se contempla también como medio de mejorar la salubridad en el interior de la población, y preludian además que servirían para aumentar el valor de la propiedad urbana. Sumamente ilustrativa a este respecto es la moción que D. Rafael Fernández de Córdoba presentó al Ayuntamiento el 28 de agosto de 1868:

«Nada más bello, ni que más hermosee a una población manifestando su mayor o menor grado de cultura que un acertado sistema de alineaciones, por este medio se consigue mayor salubridad en su recinto, porque se facilita su ventilación... Aumenta en gran medida el valor de los solares con la importancia y buena disposición de la vía pública. Presta facilidades en las comunicaciones interiores de la población y finalmente la Administración encuentra en ello una gran ventaja y es que una vez aprobado el plano general de alineaciones se evade de la infinidad de pretensiones de interés privado de que generalmente se ve acosado. La construcción de edificios de nueva planta y la reedificación de los antiguos puede dar pábulo a pretensiones abusivas... y no pocas veces da lugar a conflictos de consideración por las arbitrarias determinaciones de la misma Autoridad...»¹⁶.

Sin embargo, todos los intentos que se iniciaron en este sentido pronto quedaban relegados por las eternas dificultades económicas del Municipio, que harán que las mejores ideas no lleguen a nada y en nada se queden. No obstante, quedan estos informes y peticiones como testimonio de que en Córdoba hubo quién luchó y alzó su voz para conseguir un eficaz y lógico planeamiento urbanístico.

Posteriormente, a finales del siglo XIX, Córdoba contrató la formación de tan demandado plano, cuya ejecución corrió a cargo del prestigioso topógrafo zaragozano D. Dionisio Casañal.

Este excelente plano es indudablemente el mejor que se hizo de Córdoba en el siglo XIX. Se trata de un plano resumen, a la pequeña escala de 1:5.000,

¹⁵ *DIARIO DE CORDOBA*; 20 de diciembre de 1.863. Gacetilla: «Sin medias tintas».

¹⁶ A.M. de C.: Sec. 8º. Ser. 5. Leg. 29. Exp. s.nº.: *Documentos para un plano de alineaciones*. Año 1.868, s.f.

que formalmente se denominó «Levantamiento del plano geométrico de la ciudad de Córdoba y sus arrabales». El plano propiamente dicho es sólo una parte de los esmerados trabajos facultativos y numerosos documentos gráficos que formaron parte del estudio realizado por el citado topógrafo. Para su formación se procedió a levantar el esquema viario de la Ciudad a diferentes escalas, siendo, por tanto, el mencionado plano una reducción de los realizados a escalas 1:1.250, 1:500 y 1:300.

En la propuesta realizada por el Ayuntamiento cordobés, en el año 1882, quedan explicitados nuevamente los objetivos perseguidos con dicho trabajo:

«El plano geométrico ante todo ha de formarse para apreciar los trazados existentes pero no debe limitarse a facilitar una efímera solución del momento sino por el contrario, alcanzar y conseguir una base sólida donde se asienten los desarrollos sucesivos...»¹⁷.

Como queda de manifiesto, su confección respondía a la finalidad de contar con un auténtico registro informativo sobre la situación de la ciudad para subordinar a él posteriormente el estudio general de alineaciones y los proyectos de alcantarillado, surtido de aguas y cuantos otros de índole análoga se intentasen realizar¹⁸. Se trataba, por tanto, de contar con un instrumento técnico a partir del cual se pensaba intervenir globalmente sobre la ciudad, aunque tan magnífica cartografía no fue aplicada en todas sus posibilidades puesto que nunca se llegó a sujetar a él un plan o estudio general de alineaciones, de manera que el Municipio continuó realizando reformas en la trama urbana a través de estudios parciales prescindiendo de cualquier tipo de planteamiento general.

No obstante, no cabe duda que la rica documentación cartográfica que se levantó, conservada en su mayor parte en el Ayuntamiento de Córdoba, permite un conocimiento muy aproximado del entramado viario y de la estructura de la propiedad inmobiliaria no solo del casco antiguo, sino también de la periferia de la ciudad, dado la forma y procedimientos empleados para la ejecución de estos planos: triangulación, poligonación y nivelación.

3.- Conclusión

La ausencia, a lo largo del pasado siglo, de un plan general de alineaciones tendrá para la ciudad consecuencias nefastas, puesto que el proceso de

¹⁷ A.M. de C.: Sec. 8ª. Ser. 5. Leg. 30. Exp. s.nº: *Relativo a la formación del plano geométrico de la ciudad de Córdoba*. Año 1.882, p. 3.

¹⁸ A.M. de C.: Sec. 8ª. Ser. 5. Leg. 30. Exp. s.nº: *Relativo a la formación...*, ya citado, p. 13.

remodelación interior no afectó a toda la ciudad, quedando amplias zonas abandonadas a su propia suerte con fuerte deterioro y hacinamiento de la vida urbana. A ello contribuye también la ausencia de una normativa urbanística adecuada al tratamiento de la ciudad heredada, pues cuando las ciudades españolas más dinámicas (caso de Madrid, Barcelona, etc.) se están dotando de planes generales de alineaciones y de Ensanches, Córdoba continúa moviéndose hasta fechas muy tardías con Autos y Bandos de Policía urbana que, aún cuando establecían normas sobre anchuras de calles y alturas de edificios..., resultan imprecisas, incompletas y fáciles de burlar.