

LIBROS

RECENSIONES

*La transformación de la trama urbana cordobesa en el siglo XIX**

Las disparidades entre las distintas ciudades españolas eran en el siglo pasado mucho más notables que en nuestros días; de ahí diferencias en los ritmos de crecimiento espacial y demográfico, y en el ritmo y naturaleza de las transformaciones internas. Es esta una cuestión insuficientemente conocida, pues la mayoría de los estudios disponibles se refieren a ciudades destacadas por su dinamismo, con olvido, al menos relativo, de aquellas otras que en esa época permanecieron estancadas.

En consecuencia, la imagen de nuestras ciudades en el XIX es aún muy parcial. El estudio de las transformaciones internas de Córdoba en la segunda mitad del siglo pasado pone de manifiesto las insuficiencias de ese conocimiento, al abordar una ciudad que no se alinea con aquellas más dinámicas, sino con otras (como Cuenca y Segovia, por ejemplo, estudiadas por Troitiño y por Martínez de Pisón), que, por el contrario, se enfrentan a graves problemas de adaptación al nuevo marco económico de la época.

La falta de dinamismo hizo de Córdoba una ciudad sin crecimiento extramuros y sometida, en cambio, a profundas modificaciones internas encaminadas a regularizar un viario de origen islámico. Entre 1857 y 1900 la ciudad aumentó su población en un 36% solamente, pues si las tasas de natalidad se movieron entre el 30 y el 35‰, la mortalidad fue superior al 30, superando el 40‰ en los años, frecuentes, de hambres y epidemias. El crecimiento demográfico fue por tanto obra de la inmigración y, aún así, entre 1858 y 1870 fue negativo. Ese escaso crecimiento demográfico se tradujo, lógicamente, en el estancamiento del crecimiento espacial.

Por otra parte, la composición de la población activa expresa también la marginalidad de Córdoba respecto a las transformaciones económicas de la época. En 1860, cada uno de los tres sectores de actividad ocupaba, respectivamente, al 41, el 33, y el 26%; pero, además, en el primario, el 85% de sus efectivos lo representaban los jornaleros, en el secundario el 64% eran artesanos, y en el terciario los sirvientes sumaban el 58%.

Al comenzar el siglo XX los cambios no eran aún muy notables; cada uno de los tres sectores ocupaba al 46, 22 y 32% respectivamente. El secundario había retrocedido, por tanto, ostensiblemente, a causa de la incapacidad de la industria artesana para competir con otros productos industriales de origen nacional, sin que el apreciable crecimiento del terciario fuese bastante para absorber la totalidad de aquella pérdida.

En congruencia con el arcaísmo de su estructura social y laboral, a mediados del siglo XIX aún no existía en Córdoba una clara división social del espacio, que irá perfilándose al avanzar el siglo. Pero si esa reorganización interna fue lenta, más lento fue el crecimiento espacial, pues a fines del siglo pasado la ciudad se mantenía dentro de sus límites tradicionales, ya que su modesto crecimiento fue absorbido por el espacio dejado por conventos, huertos y corralones, aunque empezasen a poblarse las rondas.

De este modo, el derribo de las murallas no fue impulsado básicamente por las necesidades de expansión del casco, sino por «exigencias» de recreo y ornato, para satisfacer una cierta demanda de suelo industrial, y para facilitar la comunicación con la estación del ferrocarril, llegado en 1859.

Mientras tanto, las murallas fueron objeto de frecuentes obras de conservación, por la utilidad que tenían para la recaudación de arbitrios, al permitir a la Hacienda su percepción con menores gas-

* MARTIN LOPEZ, Cristina: *Córdoba en el siglo XIX. Modernización de una trama histórica*. Ayuntamiento de Córdoba, 1990, 547 pp., una carpeta de planos.

tos de personal que en las ciudades abiertas; era, pues, a la Hacienda a quien interesaba la conservación de las murallas, a cuyo sostenimiento tenían que contribuir, también, la Diputación y el Ayuntamiento. Pero para éste esa tarea resultaba una carga molesta. Así, además de autorizar edificaciones adosadas a la muralla, ensanchó alguna puerta, como la de Gallegos, y abrió otras, como las de Gran Capitán y Trinidad.

El proceso de demolición no se inició sino a raíz de la Revolución de 1868, al suprimirse los arbitrios de Puertas y Consumos. Con ello se eliminaría la separación entre la ciudad y los antiguos arrabales extramuros, se posibilitó la construcción de las rondas, se aumentó el valor de los terrenos adyacentes a la cerca, y se descongestionaron algunas zonas del casco antiguo. Pero el derribo no se hizo sin un largo paréntesis, de 1871 a 1880, aproximadamente, a causa de haberse restablecido el impuesto de Consumos, de tal modo que, incluso, se rehízo algún trozo de muralla, para evitar gastos de vigilancia.

Tras ese lapso, la muralla desaparece casi totalmente, salvo algunos pequeños tramos y tres de sus puertas, de las que sólo dos han llegado hasta hoy. Ese derribo fue fruto, en gran medida, de la aplicación de criterios incorrectos, aunque propios de la época, al valorar la monumentalidad de la cerca y, también, de la falta de alternativas adecuadas para resolver los problemas derivados del incremento de la densidad, y del tránsito, en el casco histórico.

Sin un plan de conjunto en el que insertar la operación de derribo, ésta se hizo siempre alegando razones de ornato y salubridad y la necesidad de conectar la trama viaria interna con los ejes viarios exteriores. Poco a poco la muralla fue sustituida por una ronda, suprimiéndose sus antiguas inflexiones y eliminándose todas las edificaciones adosadas, hasta lograr un borde geométrico.

A la vez, se venden las parcelas sobrantes a los propietarios de las fincas colindantes, con la condición de construir nuevas fachadas atenuadas a las normas municipales; con ello, la imagen de la ciudad amurallada fue sustituida por una nueva escenografía. Finalmente, y atendiendo a razones higienistas, todas las rondas se arbolaron, y parte de los terrenos liberados fueron convirtiéndose, paulatinamente, en paseos ajardinados.

Espacios de esa naturaleza habían aparecido ya en Córdoba desde mediados del siglo XVIII; así, las Alamedas de San Antón (1746) y de la Victoria (1774), o el paseo de la Ribera, todos los cuales rebasaban el límite de la muralla.

La burguesía del XIX mantuvo esa preocupación, poniendo particular cuidado en el embellecimiento del cinturón exterior de la ciudad. Ya en 1835-36 se había acometido la reforma del Campo de la Merced, en el borde septentrional del espacio urbano, plantándose de arboleda. Entre 1851 y 1854 la Alameda de la Victoria se convirtió en un

salón, mediante el que aquella clase social expresaba su hegemonía; y entre 1861 y 1868 se crearon, al Norte de ese paseo, los jardines de la Agricultura, a la vez que se ensanchaba por el Sur, para dar más amplitud al Real de la Feria. En cuanto al paseo de la Ribera, hacia 1854 se prolongó el malecón iniciado a fines del siglo anterior, permitiendo formar allí un extenso paseo.

Paralelamente a la ruptura de los límites tradicionales de la ciudad y a la formación de espacios de recreo en sus alrededores, otras intervenciones urbanísticas van transformando el interior del marco urbano, mediante la reforma y ensanche de alineaciones y la apertura de calles nuevas, de traza rectilínea. Pero todas esas reformas se llevarán a cabo mediante proyectos aislados, sin un programa global.

La búsqueda de una nueva imagen, la adecuación a nuevas necesidades circulatorias y de higiene, pero también los intereses especulativos y las exigencias residenciales de la burguesía, apoyaron esas reformas.

Por eso mismo, no toda la ciudad fue tratada de igual manera, pues esas acciones recayeron, especialmente en el área NO de la Villa, impulsadas por la revalorización económica producida en ella a causa de la proximidad a la estación del ferrocarril, así como por ser área tradicional de clases acomodadas; de ahí que acabase convirtiéndose en el corazón de la ciudad actual. No ocurrió lo mismo en la Ajarquía, mantenida hasta hoy como un sector degradado.

A partir de la llegada del ferrocarril se desarrollan iniciativas como la apertura de la calle del Gran Capitán, la de la puerta de la Trinidad, el ensanchamiento de la puerta de Gallegos, la alineación de Gondomar-Concepción, etc. Las reformas se dirigieron, pues, a las calles de mayor circulación que, partiendo de las principales puertas, conducían al interior de la ciudad.

La apertura del paseo del Gran Capitán (1859-1869) fue la reforma de mayor entidad realizada en el interior de la Villa, y se pensó para establecer comunicación directa entre la estación y el interior del casco, aunque si ese fue el pretexto, el objetivo fundamental fue el de crear un espacio burgués; en efecto, en ese sector NO de la ciudad, la propiedad del suelo pasa, progresivamente, de manos de la aristocracia a las de la burguesía, que impone sus principios urbanísticos, provocando los cambios en la estructura urbana. El proyecto de Gran Capitán llevaba aparejado el establecimiento de una red viaria complementaria que relacionase las diversas partes de la ciudad con la estación y la nueva vía de acceso a ésta; sólo parcialmente se llevaría a cabo, y de él forman parte la alineación y ensanche de la calle del Cuerno o Argote, y la de las calles Concepción-Gondomar.

En las últimas décadas del siglo la aplicación de la técnica de alineación de calles se generalizó.

Casi todas las del antiguo recinto fueron objeto de algún, plan pero, sobre todo, las que soportaban mayores flujos de tránsito y las conectadas con los accesos y conjuntos monumentales; así, las calles del Liceo, Diego de León, plaza de las Tendillas, Gondomar, Concepción, y las afluentes a la catedral, fueron objeto de un tratamiento preferente, argumentándose siempre con razones circulatorias, pero también con motivaciones higienistas e, incluso, con objetivos inmobiliarios.

Bastantes de esas operaciones se llevaron a cabo en calles secundarias, de escaso tránsito, sin que se lograra revitalizarlas, perdiéndose en cambio su estructura histórica medieval. Simultáneamente, se abrieron nuevos viales, cuya incidencia sobre la vieja trama fue aún mayor, al perforar un caserío consolidado.

Esas intervenciones se centraron, sobre todo, en la Ciudad Alta o Villa, incidiendo en los mismos sectores que a mediados de siglo, pues los objetivos seguían siendo los mismos: facilitar la circulación desde el barrio del Gran Capitán y la plazuela de San Felipe al barrio de la Catedral.

De este modo, Córdoba finalizaría el siglo XIX sin haberse planteado nunca un proyecto de Ensanche, poniéndose así de manifiesto la insuficiencia de su base social, y de su base económica, para promover la expansión extramuros. Su escaso desarrollo, en todos los órdenes, hizo que se mantuviese dentro de los límites de sus murallas, absorbiendo las necesidades de su escaso crecimiento demográfico con el uso de los amplios espacios vacíos de la ciudad histórica.— FRANCISCO QUIROS LINARES.

*Las Ciudades Españolas a Medios del siglo XIX. El análisis de un período trascendental**

Como hoy ocurre, a mediados del siglo XIX estaban cambiando los fundamentos de la organización del espacio. Durante el segundo cuarto de ese siglo los ecos de las transformaciones que agitaban a Europa alcanzan España. Llegaron donde podían llegar, a los puntos de mayor transparencia que eran las ciudades. Con los ecos de la modernidad llegaron también los cambios políticos, económicos y en la organización territorial del Estado, impulsados desde el Gobierno y que afectaron de lleno a las ciudades y villas. Mientras, el campo permanecía, permanecerá todavía muchos decenios, al margen, inmerso en las pautas tradicionales, reteniendo por su peso la evolución de todo el país. Así, sólo las ciudades registraron las transformaciones que esos

cambios llevaban consigo, transformaciones que significaron una auténtica revolución urbana.

La organización provincial, que privilegiaba algunos puntos como capitales de provincia y otros como cabeza de partido, señalándoles un área de influencia y por tanto de mercado, la Desamortización, que liberaba en los cascos urbanos importantes cantidades de suelo y también edificios de viviendas propiedad de la Iglesia, la construcción de nuevos caminos y los progresos en los transportes, que potenciaban los núcleos urbanos mejorando su accesibilidad, implicaban a las ciudades y les proporcionaron las bases para su transformación. Estas, deseosas de incorporarse al «concierto europeo», receptivas a las novedades que llegaban y sensibles a los cambios políticos, acogieron todas esas medidas con entusiasmo y se dispusieron a dar una respuesta adecuada. La respuesta se produjo en dos planos: en el plano interior fue una profunda renovación y transformación del espacio urbano, que a fines del tercer cuarto del XIX era muy diferente de lo que había sido durante el primero; en el plano exterior fue la competencia por un papel en la red urbana que empezaba a dibujarse.

En aquellos momentos la red urbana tradicional estaba en crisis, lo que vino a agravarse con la nueva organización provincial, pero no se había producido todavía la diferenciación jerárquica. Capitales de Provincia, ciudades y villas compiten por un puesto en la nueva red cuya formación se intuía. Entonces, como ahora, en todas partes se especulaba con las posibilidades que abrían un nuevo camino, con las del comercio, con el futuro que suponía la instalación de una fábrica, con las corrientes que llegaban de Europa... Algunos años más tarde la carrera terminaría con la victoria de las mejor situadas, una posición discreta para muchas capitales de provincia y la ruralización de las demás, que el lenguaje popular sancionó convirtiéndolas en pueblos, en lo que el propio *Diccionario* de Madoz y el *Atlas* de Coello desempeñaron un notable papel didáctico al sobrevalorar las capitales de provincia. Así, a fines del XIX, la nueva red urbana está establecida. Son ciudades las capitales y algunas otras, como Gijón o Vigo. El resto sólo son pueblos, entre los que destacan los centros de servicios comarcales. Hará falta esperar un siglo para que empiece a producirse otra transformación de la red, en la que estos núcleos tendrán una nueva oportunidad.

En el plano interno, durante el segundo y tercer cuarto de XIX, las ciudades españolas experimentaron cambios cualitativos de magnitud equiparable, si no superior, a lo que hemos conocido en nuestro siglo. También cuantitativos, aunque estos últimos, en términos absolutos, no puedan ser comparables. En efecto, a comienzos del segundo cuarto del XIX,

* QUIROS LINARES, Francisco: *Las ciudades españolas a mediados del siglo XIX*. Ambito Ediciones. Valladolid 1991.

315 páginas. Incluye: *Vistas de ciudades españolas de Alfred Guesdon. Planos de Francisco Coello*.