

ANDÚJAR: GUADALQUIVIR Y PLANEAMIENTO URBANO

Por *Alejandra de Córdoba Estepa*
Arquitecto

RESUMEN

En el siglo XII, Andújar estaba enmarcada por un recinto amurallado de unos 1.800 metros de perímetro, jalonado por 48 torreones y construida en el corte de la plataforma que se abre sobre la vega del Guadalquivir. En el último tercio del siglo XIV, el aumento de población desbordará el recinto amurallado exceptuando los terrenos de la vega Sur. La limitación del terraplén que da la curva de nivel con dirección al río y la fertilidad del suelo (madre vieja del río), constituyeron una barrera natural. Dichos terrenos han sufrido hasta nuestros días una ocupación, sin ordenación previa, combinando usos residenciales, agrícolas e industriales.

Estos sucesos son aún más remarcables teniendo en cuenta la importancia paisajística y urbana del espacio en el que suceden.

Summary

In the 12th century, Andujar was framed by a wall with a perimeter of about 2000 yards staked out by 48 towers and built in the cut of the platform which opens upon the Guadalquivir meadow. In the last third of the 14th century, the increase of population exceeded the walled perimeter except for the land in the South meadow. The limitation of the slope which marks the contour line to the river and the fertility of the group (river banks), established a natural barrier. Those grounds have suffered nowadays an occupation without any previous regulation, combining residential, agricultural and industrial uses.

El valor del Guadalquivir, la tierra de cultivo y el contorno de Andújar hacia el espacio de la Autovía de Andalucía, merecen un estudio concienzudo y consecuente a la oportunidad que se nos ofrece con el nuevo PGOU, de reinventar una ciudad que nunca debió perder los valores de urbe del Guadalquivir.

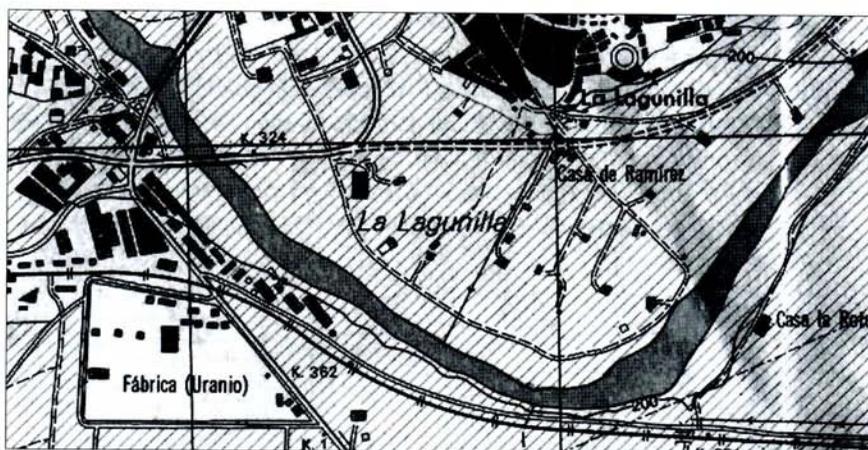
These events are even more remarkable taking into account the landscape and the urban importance of the space in which they take place.

The value of the Guadalquivir, the cultivated land and the outline of Andujar towards the Highway of Andalusia deserve a thorough study, consistent with the opportunity of the new General Town Planning, to reinvent a city that should have never lost the values of a Guadalquivir city.

SIEMPRE me pareció extraña la imagen del borde Sur de Andújar.

Cuando se recorre la Autovía de Andalucía, a su paso por Andújar, se piensa de inmediato que necesita una reforma profunda. De hecho, hay numerosas citas en distintos documentos acerca de la conveniencia de un cambio total de imagen de la *Fachada Sur* y de la conexión de la ciudad con el Río Guadalquivir. Este artículo, redactado con la máxima brevedad para que coincida con el estado de opinión existente en Andújar sobre el AVANCE del próximo PGOU'2005, sólo es una propuesta más, aunque no coincidente con el documento del AVANCE. Desde finales del XIX a nuestros días, ha existido siempre descontento por el desarrollo urbano del Suroeste de la Ciudad no sólo en los medios escritos, sino en varios expedientes de la Administración municipal; no obstante, ésta nunca ha buscado un cambio de planeamiento en dicha zona.

Teniendo en cuenta la urgencia y brevedad del trabajo, hago una salvedad necesaria sobre la publicación: sólo es una pincelada descriptiva y escalonada para un posible trabajo en el futuro, de mayor exigencia en profundidad y desarrollo.



Mapa topográfico. Suroeste de Andújar: Plaza de Toros, La Lagunilla, Puente Romano.

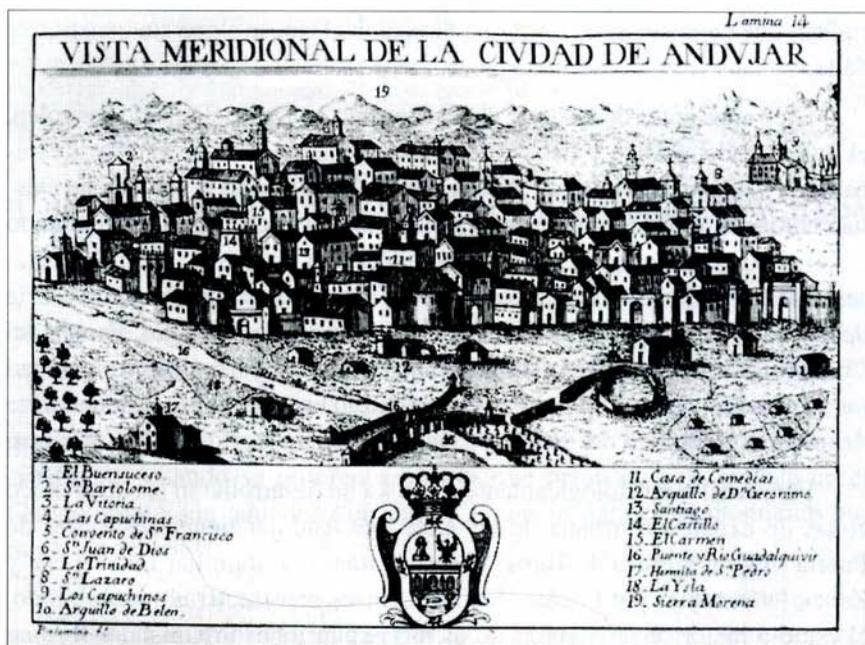
Es de sentido común saber que cuando uno ve inconvenientes en algo es porque piensa que se podría hacer mejor. Desde esta premisa, supongo que todas las propuestas hechas hasta la actualidad sobre la **Fachada Sur**, aunque no lo hayan conseguido, habrán buscado la satisfacción estética en los sucesivos procesos de desarrollo urbano. No hay que olvidar que una ciudad es como un ente vivo, al igual que el hombre, necesita vocacionalmente crecer.

Expuesto el objetivo, no me voy a sustraer a plantear una propuesta abierta para la **Fachada Sur**, consciente y de futuro para Andújar no sólo como preocupación profesional, sino por ser natural de esta ciudad y, como afirmaba Domínguez Ortiz cuando describía la imagen exterior de Andalucía, el destino de los pueblos depende de la imagen que suscitan.

I. APROXIMACIÓN AL DESARROLLO URBANO DE ANDÚJAR: SIGLOS XIII-XX

En el siglo XII, Andújar era una pequeña población, importante por su enclave y riqueza agrícola y, especialmente, por la defensa amurallada de sus habitantes. De aquellas defensas, unos 1.800 metros de perímetro jalonado de 48 torreones, sólo se conservan pequeños vestigios. Luisa Fe y Jiménez, en su obra *Historia de Nuestra Señora de la Cabeza de Sierra Morena. Año 1900*, aunque mezclando varios siglos (XIII-XV) en su descripción genérica de la población, resume así los aspectos más significativos en 1240:

En el último tercio del siglo XIV, el recinto amurallado era insuficiente para acoger el aumento de la población, surgiendo al noroeste el arrabal de San Bartolomé en torno a la parroquia del mismo nombre. Será en el XV cuando se produce el desbordamiento perimetral de todo el recinto amurallado, creciendo Andújar sobre los lados de los caminos que parten de las principales puertas de la muralla: hacia el noroeste, la corredera de San Bartolomé desde el Arco Grande, y Calancha desde el Arco Chico; igualmente, desde el Arco Chico a las Puertas del Peso de la Harina y Sol, hacia el norte y a través de los caminos al arroyo Mestanza y Sierra, se levantaron las calles Pino y Monjas; al Sureste, partiendo desde la Puerta del Sol, la calle Jaén, y Capuchinos en sus primeras edificaciones. Las puertas del Alcázar, de Santa Clara y de Córdoba, hacia los terrenos de la vega del sur y el puente sobre el Guadalquivir, no se desarrollarán por la limitación del terraplén que da la curva de nivel con dirección al río, y por la fertilidad de la vega (madre vieja del río) que se encontraba en manos de la nobleza local.



Grabado de Palomino, topógrafo militar de Carlos III, sobre Andújar (1789. Bernardo Espinalt).

A finales del siglo XVIII y primeros del XIX, llega la construcción urbana a las dos barreras naturales que constituyen los límites del núcleo urbano por el norte y el suroeste: el arroyo Mestanza y el corte de la plataforma que se abre sobre la vega del Guadalquivir. En los anteriores grabados de Ximena Jurado y de Baldi (s. XVII), y Palomino (s. XVIII) se comprueba que, desde la parte meridional del recinto amurallado hasta el cauce del Guadalquivir, sólo se reflejan varias unidades constructivas en suelos agrícolas, principalmente de carácter religioso. La procedencia geológica de estas tierras (neógeno-cuaternario –*Depresión del Guadalquivir*–) sumada a la acción constructiva-destructiva de sequías y avenidas del río (entonces sin elementos de regulación), producían constantes cambios y alteraciones del cauce, algunas de cuyas secuencias se pueden comprobar a través de las Actas Capitulares del Ayuntamiento de Andújar (1600-1850), tan magistralmente publicadas en síntesis por Torres Laguna.

En la segunda mitad del siglo XIX, por el este, la corredera de Capuchinos se consolida como eje principal del acceso a la ciudad y, en 1897, se construye la Plaza de Toros a las afueras; al suroeste, más allá del terraplén que da la curva de nivel con dirección al río, se sigue sin construirse nada.

Diez años antes de levantar el coso taurino a partir del mismo terraplén, el Instituto Geográfico y Estadístico, delegación de Jaén, levantaba sus trabajos en Andújar. Las traseras de las calles del suroeste de la ciudad que existían entonces, todas terminaban en la parte alta de dicho terraplén, teniendo como pie o límite las huertas de La Lagunilla hasta la Fuente Sorda. Las traseras de las calles eran: Gitanos, Hornos, Santa Ana, Chorrillo o Accesorio de la Silera, Silera, Callejón de la Muralla, Comedias y Postigos, Fuente del Chorrillo, Cepeda, Altozano de la Aduana y Fuente Sorda. Por su novedad (es la primera vez que se publica), reproduzco en la página siguiente parte del plano topográfico del 1887 que hace referencia a estos límites urbanos.

Funcional y morfológicamente, en el XX se desarrollarán las otras cinco zonas de expansión urbana de las siete que Andújar tiene: ensanches de Puerta Madrid y Plaza de Toros, UVA-Montañés, unifamiliar La Verbena y Zonas Industriales del Puente Viejo. Las fases constructivas y, sobre todo, el estudio histórico de algunas de dichas expansiones urbanísticas forman parte de la investigación de Rafael Casuso: *Arquitectura Contemporánea en Andújar, 1920-1950*.



Vista aérea de Andújar.

Andújar que se percibe desde la autovía Madrid-Cádiz. Es decir, más de lo mismo que ya viene desde hace más de un siglo, si se tienen cuenta las quejas que se producían en la década de los veinte y treinta del pasado siglo XX.

En 1845, cuando la carretera de Madrid a Cádiz entraba y pasaba por el interior de Andújar, Pascual Madoz en su *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España*, describía el paso del camino real y los límites urbanos de la ciudad: «Tiene Andújar hasta el Guadalquivir un buen paseo con calles para las personas y para los coches y caballerías, adornado de hermosas arboledas. Otras alamedas se encuentran en el camino de Madrid y otros puntos de las afueras».

En marzo de 1926, Antonio Ruiz Juncal, ilustre médico y casi siempre contestatario con sus coetáneos y con el pasado local, se quejaba de las soluciones urbanísticas dadas a la entrada de Andújar desde el Puente a la Fuente Sorda:

«Carece Andújar de un paseo capaz y de condiciones higiénicas para su numerosa población.

»Con el dinero mal gastado por los administradores del antiguo Régimen, Andújar por su envidiable situación y por sus bellezas naturales, debiera ser la ciudad más alegre de Andalucía.

»En vez de crear, sus ineptos administradores, no hicieron más que destruir: Ellos destruyeron el famoso paseo de El Sotillo, creado por el Corregidor Ansaldo en la rivera del Guadalquivir, con su paseo central, y paseos laterales para carruajes, plantas y flores de todas las provincias de España, y hermosos árboles, traídos en su mayor parte del extranjero.

»No se ocuparon de abrir calles nuevas, con arreglo al movimiento de personas y carruajes en la vida moderna; pero supieron tapiar por lo menos ocho callejones, que aunque estrechos eran útiles para las comunicaciones entre distintos barrios de la población.

»Y en los últimos días de su vida administrativa, se cometió entre otros desatinos contra la ciudad y sus administrados, el de donar o vender terrenos que son necesarios para los días de feria, y edificar en ellos unos edificios faltos de higiene y que han tapado materialmente la salida más hermosa que tenía Andújar, en la que un tiempo fue Puerta del Alcázar.

»Y a continuación dejaron casi cerrado el camino de más circulación con las fábricas y sobre todo con esa tapia antiestética y cimentada sobre terrenos que fueron paseo público, para la entrada del <Vivero> y servicio de las huertas.

»Nada decimos del pequeño paseo de Colón, que costó al pueblo de Andújar más de ocho mil duros, pues fue a cambio de los llamados "portallillos de la Plaza" cuya renta equivale al dicho capital, siendo así que la huerta no valía mil quinientas pesetas».

En «El Guadalquivir» del 1 de julio de 1933, Antonio Delgado Castilla en un artículo que titulaba «Narraciones del tiempo viejo: Urbanización», se quejaba también: «Andújar, respecto a urbanización, estaba muy abandonada. Todos los alcaldes que se sucedieron desde la revolución de 1868 hasta la regencia de doña María Cristina, hicieron bien poco o nada en adcentrar la población, únicamente se puede recordar a don Manuel Licea, que mientras duró su actuación como alcalde, se llevaron a cabo algunas mejoras, entre ellas el paseo de las Vistillas, pero éste se quedó incompleto, y otros proyectos sin hacer. Los alrededores de Andújar que podían haber sido magníficos por su excelente situación, estaban poco menos que incultos. Por debajo de las Vistillas hasta Santa Clara, teníamos algunas huertas y unos

cuantos álamos y lo mismo por la parte de la Isla a orillas del río y alrededor del puente y camino de la fuente Sorda».

En enero de 1953, la antigua carretera nacional IV seguía atravesando la población. Los arquitectos Manuel Romero Aguirre y Enrique de Bonilla y Mir, cuando redactaban la breve Memoria para el PGOU (Plan General de Ordenación Urbana) de Andújar, describían el paso de la N-IV por esta zona, tomando como referencia la dirección de Cádiz a Madrid:

«La ciudad actual está situada al pie de sierra Morena, en una extensa llanura a la derecha del río Guadalquivir, que la bordea por el Sur y el Oeste separada por una zona de huertas, antiguamente capaces de inundarse en las avenidas del río, pero en la actualidad libre de este peligro, gracias a la regulación del mismo. Estéticamente el aspecto no es malo hasta pasar por el jardín (el Vivero y jardines de Colón), y luego francamente desastroso, a la izquierda una serie de ruinas y terrenos de la vertiente debajo de las antiguas murallas, descuidados y convertidos en vertederos y a la derecha por unas tapias muy descuidadas y naves de edificios industriales, algunos también ruinosos.

»Por el Sur existe una gran depresión a partir de la Plaza de Toros que en dirección Este, llega hasta el mismo río, y debajo de ella una gran zona de huertas que conviene respetar y que además es terreno muy bajo y poco aireado, y por el Oeste, la ciudad está limitada por el río».



Carretera Madrid-Sevilla. Murallas-Silera (julio 1964). Ceballos.

III. LA FACHADA SUR EN LOS DOS ÚLTIMOS PLANEAMIENTOS: 1979-1989

Durante las tres últimas décadas del siglo XX, Andújar ha tenido tres planeamientos urbanos. Los aprobados en abril de 1974, julio de 1979 (adaptación y revisión del anterior) y diciembre de 1989.

De la publicación de Santiago de Córdoba y Ramón Cano. «El Plan General de Ordenación Urbana de Andújar: Seguimiento y diagnóstico del Primer Cuatrienio, 1990-1994» (*Boletín de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de la Provincia de Jaén*, julio 1996), como de algunos apuntes que sirvieron para su redacción pero sin publicar posteriormente, he tomado breves notas para contextualizar el problema.

Los autores analizan la poca ejecución y falta de realismo en algunas medidas del Plan de 1979, de forma que los desequilibrios se habían profundizado salvo excepciones puntuales; estando la causa sustantiva en el hecho de que el planeamiento de 1979 era una adaptación y revisión del PGOU de 1974, considerado en su conjunto como un «planeamiento fallido». Entre las actuaciones que contemplaba el planeamiento de 1979, se encontraba el proyecto de desviación de la carretera N-IV por la zona conocida después como *Fachada Sur*:

«En la adaptación y revisión del PGOU del 3 de abril de 1974, aprobado en Julio de 1979, se contemplaban varias necesidades urgentes, una de ellas era el desvío de la carretera nacional IV para evitar su paso por la población. Esta desviación, conjuntamente con la del río, formaría la barrera decisiva para la expansión de la ciudad por el Sur; no obstante, tal actuación posibilitará, tras su declaración de suelo urbanizable programado residencial, un núcleo organizado al norte de ambas fronteras, entre la franja de suelo que se crea a partir de las mismas y el núcleo actual. A dicha zona se le calculaba una superficie de unas 11 hectáreas para uso residencial en bloques abiertos de media densidad, con una implantación de 789 viviendas».

En 1995, una vez pasados los primeros cuatro años de aprobación del PGOU de diciembre de 1989, el Área de Obras y Urbanismos del Excmo. Ayuntamiento de Andújar confeccionó un documento sobre el seguimiento de dicho Plan. Textualmente se dice sobre la *Fachada Sur* y la imagen de la Ciudad:

A) Plaza de Toros-Lagunilla

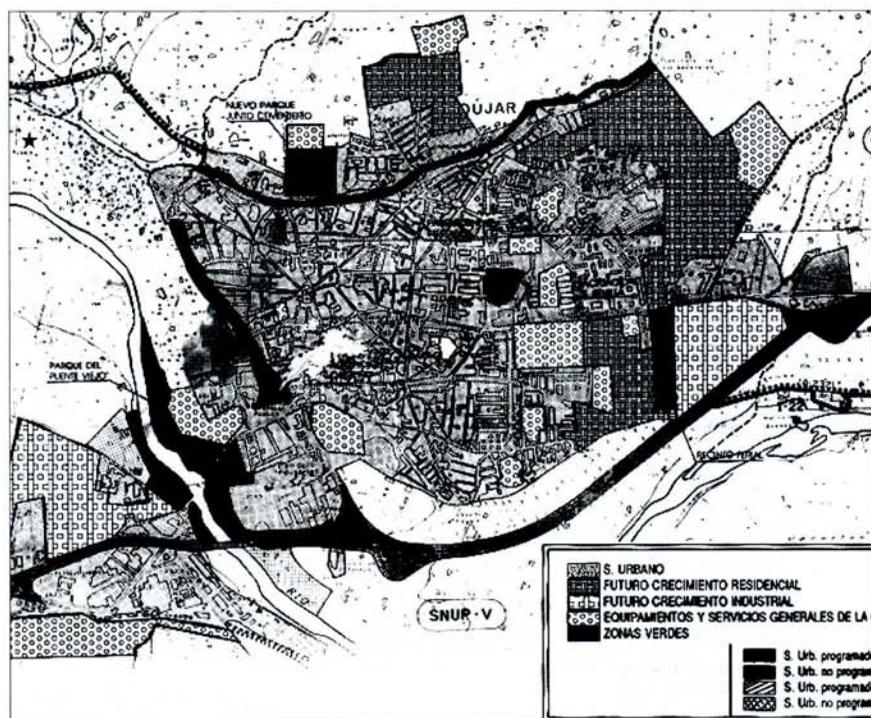
«Tras la importante promoción de viviendas unifamiliares al este de la Avda. Plaza de Toros en los años 80, esta zona ha mantenido su estructura urbana inalterada durante la vigencia del Plan, debido a la ordenación unitaria no susceptible de renovación y al poco atractivo que presenta la zona de La Lagunilla para la edificación residencial como consecuencia de sus características socio-económicas de la zona y unas infraestructuras viarias deficientes y ausencia casi absoluta de equipamientos».

B) La imagen de la ciudad

«Es uno de los principales problemas que padece Andújar, con una imagen exterior que no refleja la belleza de su casco consolidado. Tanto el borde sur visible, desde la autovía como los accesos mantienen una imagen de caos urbano que requiere un actuación de choque que ya ha comenzado a diseñarse con la convocatoria y resolución del concurso sobre la fachada sur, las obras emprendidas en el acceso oeste (Santa Úrsula), la urbanización del PPI y el nuevo ferial, y el nuevo acondicionamiento del acceso a la ciudad desde el este».

Descripción real de la que surgió un concurso de ideas, que se realizó, pero las ideas no se llevaron a la práctica.

En 1996, como he indicado arriba, el investigador Santiago de Córdoba y el arquitecto municipal Ramón Cano publicaron un análisis exhaustivo del comportamiento del PGOU de 1979, como del 1989 durante el *primer cuatrienio de vigencia (1990-1994)*. A través de su lectura se observa que el planeamiento vigente consideraba como zona de expansión residencial de la ciudad, entre otros emplazamientos, la franja de vega entre el suelo urbano y la autovía. El Plan pretendía consolidar los rasgos básicos de ocupación del territorio municipal, polarizando en tres ámbitos las máximas intensidades de utilización. Una de ellas era el Corredor Autovía-Guadalquivir y proponía como nuevo parque urbano el de la Ribera del Guadalquivir de 12,5 Ha. De la Plaza de Toros, de propiedad privada, se refería diciendo que necesitaba importantes obras de mejora, ampliando su uso a otras actividades de carácter cultural. Además, se repetía la misma argumentación o conclusión: la imagen de caos e indefinición urbana que daba Andújar a su paso por la autovía, necesitando una actuación de choque.



PGOU 1990. Clase de suelos programados por el PGOU.

La última visión crítica sobre «Andújar, Guadalquivir y Planeamiento», según he titulado este trabajo, la hizo el que fuera mi profesor de teoría urbanística y proyectos, José Luis Gómez Ordóñez (doctor Ingeniero de Caminos, y Catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad de Granada). José Luis Gómez, diez años después de haber afrontado y resuelto el conflicto entre Málaga y el Guadalmedina, diagnosticó en 1997 los problemas del asentamiento fluvial *Andújar-Guadalquivir*; por su propuesta «Andújar: una ciudad junto al Guadalquivir», fue premiado con el *Concurso de Ideas* que había convocado el Ayuntamiento *para la integración ambiental, paisajística y urbanística del río Guadalquivir en la ciudad de Andújar*. En 1999 publicaría en la Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos dicho diagnóstico sobre Andújar y el Guadalquivir, aunque centrándose directamente en la zona de los polígonos junto a los puentes de la autovía y el puente romano:

«La ciudad se siente fluvial y, sin embargo, desde ella, el río casi ni se ve, y en algunos sitios en que puede verse no resulta grata su presencia, porque en sus orillas se han asentado industrias, almacenes... Estos usos periféricos, a los que se añade una zona deportiva, se han polarizado en torno a los accesos del puente histórico, y desde su funcionalidad económica han menospreciado el valor simbólico del lugar. El propio puente se muestra hoy descuidado y poco atractivo al paseante, en su pavimento, en sus focos de luz, en relación con el espacio de sus contornos; tampoco la visión del puente desde este espacio es atractiva ni es de fácil acceso. Sin embargo el lugar es todavía bello.

»Hemos hablado de lejanía, de extrañamiento entre la ciudad y el río, y ello habla de esa pérdida de significado del emplazamiento que, durante tanto tiempo, materializó el puente histórico. Este puente daba sentido a la ciudad, simbolizaba la ciudad misma, en la medida en que materializaba sus relaciones con el territorio y con las otras ciudades... Es evidente que ni la industria, ni las avenidas, ni el descuido y la dejadez, aun pudiendo debilitarlo, son capaces de romper este fuerte vínculo».

IV. AVANCE DEL PGOU DE 2004 Y OBJECCIÓN SOBRE LA FACHADA SUR

El Avance del PGOU de julio de 2004, en las primeras páginas de su Memoria define un modelo de desarrollo urbano, que no se ve reflejado en la práctica (Planimetría propuesta en el Plan).

Este modelo está formado básicamente por:

– La protección de aquellas áreas del territorio especialmente sensible y para potenciar los valores agrícolas, naturales, paisajísticos y medioambientales existentes.

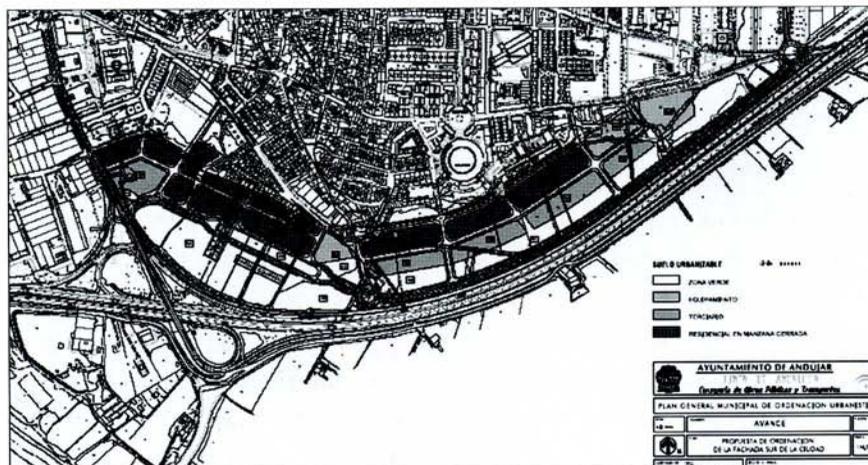
– La consecución de una estructura urbana en la que los asentamientos tradicionales, los nuevos desarrollos y el medio físico y el paisaje circundantes se integren armónicamente, manteniendo la especialización de la zona sur del núcleo.

Cuando en dicho **Avance** se particulariza en la zona en cuestión, resulta preocupante ver cómo se ocupa de ello de manera parcial, sin tener en cuenta los valores que en el modelo de desarrollo urbano antes citado propugnaba. Pienso que el planteamiento base de la propuesta del Plan no es nada afortunado, si se tienen en cuenta los siguientes puntos:

- Plantea un nuevo suelo urbanizable situado entre el límite consolidado y la autovía, con una trama ordenada y racional para rematar manzanas inacabadas. Estima que la dimensión de esas manzanas debe ser manzana cerrada de baja altura y viviendas unifamiliares.

Es adecuada y necesaria una reorganización del borde sur consolidado, pero la cuestión no es unívoca a edificación residencial. Además el planeamiento de viviendas unifamiliares adosadas en el «*escaparate*» de Andújar no favorece una imagen diferenciada para la ciudad. Este tipo de soluciones han sido ampliamente utilizadas en la periferia de numerosas urbes con un resultado muy negativo porque, en primer lugar, implica un coste económico en lo que se refiere a urbanización muy grande para la baja densidad que se consigue, la sostenibilidad es inexistente y generalmente el resultado estético raramente es aceptable.

- Plantea un eje circulatorio Este-Oeste, algo que parece necesario para descongestionar el tráfico del centro, pero en la zona del nudo Oeste de la Autovía crea un espacio verde que deja aislado entre sendos espacios circulatorios lo que no favorece la integración del espacio verde al entorno residencial proyectado.

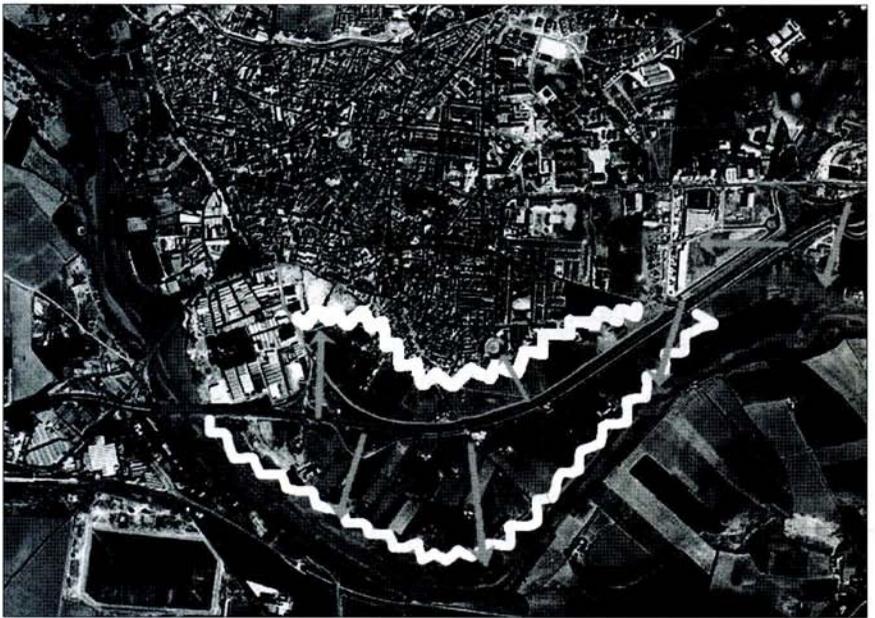


Propuesta de la Fachada Sur del Avance.

En los diversos documentos estudiados, se entiende como *Fachada Sur* desde el límite del suelo urbano consolidado, hasta la Autovía de Andalucía; además, el río se trata de manera parcial, como parque peri-urbano, y sólo aguas abajo del Puente Romano.



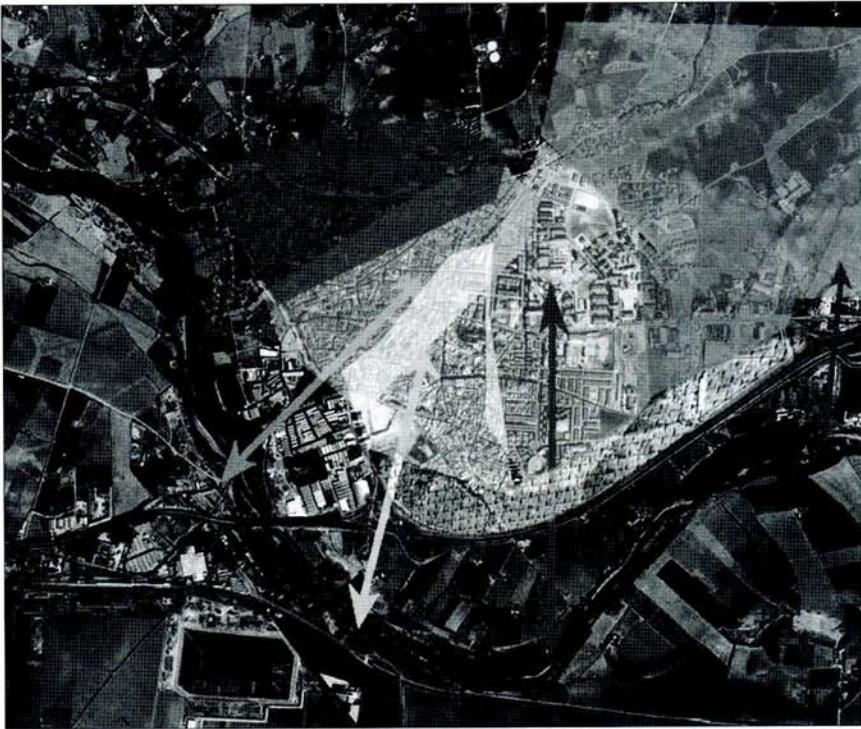
Elementos que considera el Avance del PGOU y zonas que establece.



Interacción existente de la Autovía a su paso por Andújar.

Teniendo en cuenta las posibilidades del río y la cercanía al borde urbano, lo que se entiende como **Fachada Sur** tendría que ser un concepto más amplio. Además de lo anteriormente planteado, la visión desde la Autovía es hacia el borde sur de la ciudad y hacia la rivera norte del Guadalquivir.

Sobre las relaciones físicas y de influencia Río-Ciudad, podemos situar cinco regiones que visual o físicamente pueden generar flujos. Dichos flujos son importantísimos en tanto en cuanto provocan relaciones entre lo rural y lo urbano.



Polaridades Río-Ciudad.

La dimensión de Río que pasa por el término, da pie a que las actividades sean variadas, además hay que tener en cuenta los diferentes valores de zonas por las que pasa.

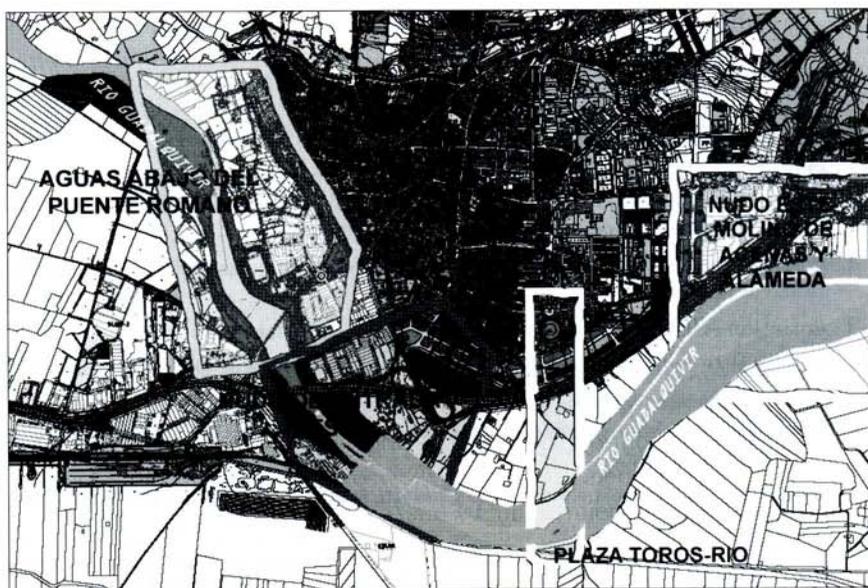
Podríamos situar varias situaciones diferenciales:

- **El Molino de Aceñas-Alameda-Nudo Oeste.** Posibilidad de zona de ocio fin de semana con el entorno de la alameda, espacios culturales mediante la recuperación del Molino, cercanía de zona pluri/comercial situada junto al ferial.
- **Plaza de Toros-quebro con ensanche del Guadalquivir.** Este espacio es una conexión interesante desde el barrio de la Plaza de Toros, con posibilidades de espacio mirador en el que interaccionan lo urbano y lo rural. Para ello habría que hacer un proceso de reestructuración de la zona de corrales, para establecer zonas de paso y de estancia, con apertura de esa fachada hacia el Sur. Cabría la posibilidad de una intervención de lo que podría ser un espacio verde entendido este como espacio agrícola, cualificando los espacios de paso y proyectando la edificación adecuada a la interacción espacio rural-espacio de paseo y ocio.

Entre este sector y el siguiente se dan las características propias (superficie, cercanía a la Autovía...) para la introducción de zonas de investigación y desarrollo sostenible.

- **Zona Industrial-nudo Este-Puente Romano.** Su regeneración podría posibilitar instalaciones propias al mercado agro-alimentario con adecuada salida por la Autovía. Este es uno de los valores que junto al sector turístico y la propuesta por el desarrollo e investigación de nuevas tecnologías podrían dar un impulso vital a la ciudad.
- **Aguas abajo del Puente-zona rural/urbana Vistillas.** Esta es la única zona que proyecta el Avance como parque con las actuaciones blandas ya mencionadas. Es importante que no sea un hecho aislado y que se realice de manera conjunta con el borde Este de la ciudad (Parque de las Vistillas).

El urbanismo de una ciudad como Andújar es complicado, porque tiene elementos de gran potencial, pero económicamente es difícil afrontar inversiones de gran magnitud. Además existe temor a los cambios de parámetro respecto los PGOU anteriores (investigación en suelo agrícola, desarrollo de vivienda-industria-campo como nueva manera de desarrollo urbano...). La propuesta que expongo es demasiado amplia como para que su gestión sea posible a corto plazo, es por ello que para que este tipo de iniciativas sean posibles, tengan aparejadas un plan de etapas, y lo que es aun más importante, la voluntad de continuación en el tiempo y el acuerdo de todos los



Posibilidad de actuación haciendo del corredor Guadalquivir-Autovía soporte de relaciones urbano-rurales.

agentes participantes (públicos, privados y ciudadanos en general). Esto es muy difícil para las ciudades, que continuamente quedan con proyectos sin terminar debido casi siempre a dificultades y/o cambios políticos.

Creo que el desarrollo de un PGOU debería de ser un trabajo de búsqueda de nuevas posibilidades. Si bien es cierto que deben de suplirse carencias del día a día trabajando en los Barrios de la zona norte, no es menos cierto que la **Fachada Sur** (entendida como la extensión entre el Guadalquivir y Ciudad) necesita de otro planteamiento, otra mirada. Me gustaría entenderla como eje motor de Andújar, cualificado y diverso.

BIBLIOGRAFÍA

He consultado la siguiente bibliografía (alguna por apuntes de la misma):

1. *El Plan General de Ordenación Urbana de Andújar: Seguimiento y diagnosis del Primer Cuatrienio, 1990-1994*. Santiago DE CÓRDOBA y Ramón CANO (*Boletín de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de la Provincia de Jaén*, julio 1996).
2. «Plan General de Ordenación Urbana». Avance y Memoria, julio 1989. Excmo. Ayuntamiento de Andújar.
3. Avance del PGOU (2004), publicado por el Excmo. Ayuntamiento de Andújar.
4. *Seguimiento Plan General Andújar; 1.º cuatrienio, 1995*. Área de Obras y Urbanismos.
5. «PGOU de Andújar: Memoria redactada por los arquitectos Manuel Romero Aguirre y Enrique de Bonilla y Mir». Comisión Superior de Ordenación Urbana de la Provincia. Oficina Técnica, enero de 1953
6. *Diagnóstico Socioeconómico del Plan Estratégico de Andújar (2003)*, Excmo. Ayuntamiento de Andújar.
7. *Las inundaciones en el Valle del Guadalquivir: Síntesis histórica de los elementos naturales y artificiales que intervienen en las inundaciones de Andújar*. Santiago DE CÓRDOBA (Cámara Oficial de Comercio e Industria de Andújar, 1997).
8. «Andújar: una ciudad junto al Guadalquivir», José Luis GÓMEZ ORDÓÑEZ. *Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, 1999: 3.ª época, n.º 46.
9. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Pascual MADAZ.
10. *Historia de Nuestra Señora de la Cabeza de Sierra Morena. Año 1900*. Luisa FE y JIMÉNEZ. Edición facsímil impresa por el Real Santuario de Ntra. Sra. de la Cabeza y el Centro de Estudios Marianos sobre Sierra Morena «Historiador Salcedo Olid». Andújar, 2001.