

0110 1

**7ª Sesión Especializada**  
**"Infraestructuras y Servicios Públicos urbanos , en  
las edades moderna y Contemporánea**

**VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA**  
**Girona, 15-17 de septiembre de 1997**

VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA (GERONA, 1997)
SESIÓN VII: "INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS PÚBLICOS URBANOS EN LAS EDADES MODERNA Y CONTEMPORÁNEA"
"APORTACIÓN DE LA DIPUTACIÓN A LAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS MUNICIPALES DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: 1925-1986"
M <sup>a</sup> CARMEN MARTÍNEZ HERNÁNDEZ ARCHIVO DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE CÓRDOBA

#### INTRODUCCIÓN:

Los servicios urbanos colectivos están experimentando un proceso de crecimiento y diversificación 'exponente y resultante' de la modernización de la ciudades<sup>46</sup>, pero incluso antes de esa modernización, los municipios tuvieron una serie de necesidades -aunque su variedad no fuese tan grande como en la actualidad- desde infraestructura viaria al ciclo hidráulico integral, los residuos sólidos, servicios sociales, etc., que conllevaba unas inversiones considerables a las que pueblos, los municipios no capitales de provincial, no siempre pudieron -ni pueden- hacerles frente en solitario, de ahí la importancia de las diputaciones provinciales que han intervenido en la gestión y dotación de los mismos.

En la provisión de bienes públicos en sentido estricto y en los servicios sociales, tanto desde el punto de vista técnico y económico, como en el sentido político y administrativo han intervenido las administraciones locales, asegurando su dotación, supervisando o gestionándolas<sup>47</sup>, y ha sido en las ciudades menores, es decir fuera de las capitales de provincia, donde cada diputación provincial ha intervenido en la medida de sus atribuciones y recursos. Las diputaciones, dentro del amplio margen de sus competencias y de la escasez de recursos asignados, tuvieron una actuación importante tendente a favorecer el desarrollo socioeconómico de la provincia<sup>48</sup>, aunque su intervención

---

<sup>46</sup> NÚÑEZ, G.: **Infraestructura y Servicios Públicos Urbanos: Hipótesis de trabajo y notas bibliográficas.** En *Ciudad y Territorio*, nº 108 (verano 1996).

<sup>47</sup> Bienes públicos en sentido estricto serían construcción y explotación de alcantarillado, parques de bomberos, pavimentación y mantenimiento de calles y parques, alumbrado público, etc., y en los servicios sociales se incluye asilos, hospitales, escuelas, etc. NÚÑEZ, G.: **Infraestructura y Servicios Públicos...**

<sup>48</sup> "La Diputación del 1927, seguint la mateixa línia de les antecessores, donà suport a una política de ferrocarrils que afavoreixi la indústria i el comerç provincials" PUIGDEVALL, Narcís:

## VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA

por si sola no fuese suficiente para el mismo, pero en el fomento de los intereses provinciales desarrollaron una gestión en cuanto a infraestructura viaria, primeramente, y después en infraestructura de servicios municipales cuyos resultados son innegables<sup>49</sup>.

### 1. CAMINOS PROVINCIALES Y DESARROLLO<sup>50</sup>

El incremento de la construcción de carreteras y la electrificación rural, que se realizaron durante la dictadura primorriverista, fueron espectaculares para la época<sup>51</sup>, sin embargo el intento modernizador ha sido subestimado por muchos estudiosos que vieron en las obras públicas de Primo de Rivera un ejemplo de exhibicionismo económico propio de regímenes advenedizos e inseguros.

---

**De la Dictadura a la República.** En *Història de la Diputació de Girona*. Girona, Diputació, 1989, p. 174 y p. 351. A comienzos de los cincuenta la Diputación gironina se planteaba la construcción del aeropuerto, necesario para hacer frente a la ya ingente llegada de turistas que dejaban divisas muy necesarias en un momento de crisis económica.

<sup>49</sup> "Sin embargo, sea como fuere, España entera (y en la provincia de Valencia es manifiesto), se halla esmaltada de obras públicas, instituciones sanitarias y servicios promovidos por las diputaciones provinciales. Sus huellas son visibles en cada municipio, en cada carretera". BALDÓ LACOMBA, Marc. **La Diputación en Camisa Azul (1939-1959)**, en *Historia de la Diputación de Valencia*, Valencia, 1995, p.362.

<sup>50</sup> La influencia de las infraestructuras en el desarrollo urbano ha sido estudiado en Córdoba en municipios como Puente Genil, o comarcas como la de Los Pedroches. "Las actuaciones efectuadas en la infraestructura viaria permitieron dotar a la población de una carreteras y caminos en mejores condiciones y ampliar el número de estos, hecho que posibilitó el posterior desarrollo urbano y el inicio del extraordinario despegue económico finisecular. Sin duda estos avances también fueron extensibles a otros sectores de las obras pública, así como a la totalidad de los servicios urbanos". LÓPEZ JIMÉNEZ, Clemente Manuel: **Las Obras Públicas en Puente Genil en el siglo XIX: Evolución y renovación de la infraestructura viaria (1834-1874)**. En *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Córdoba, 1991. Andalucía Contemporánea*. Córdoba, 1996, II, pp.274. Otras provincias también han desarrollado un amplio estudio de sus infraestructuras, como por ejemplo la de Alicante. VERA FERRÉ, J. R. de: *La formación de la red de carreteras de la provincia de Alicante, 1833-1982*. Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil Albert, 1991, 160 p. NAVARRO VERA, J.R.: *Carreteras y territorio. La provincia de Alicante en la segunda mitad del siglo XIX*. Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil Albert, 1994, 115 p. ROMERO, J. Y GIMÉNEZ, C., Eds: *Regadíos y estructura de poder*. Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil Albert, 1994, 267 p

<sup>51</sup> "los tecnócratas del dictador llevaron un notable intento de modernizar que ha sido subestimado". CARR, R.: *España 1808-1939...*p.557

## INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS URBANOS

El servicio de caminos vecinales fue asignado a las diputaciones provinciales en el Estatuto Provincial de Calvo Sotelo, y se completó con la promulgación del Reglamento de Vías y Obras Provinciales de 15 de julio de 1925. Al encomendar la construcción y conservación de caminos a las Diputaciones, el Estado preveía subvencionar el servicio durante diez años, las Diputaciones debían elaborar un '*plan provincial de caminos vecinales*' en el plazo de un año. En general el estado de los caminos en las provincias era malo, y la nueva normativa generó una incuestionable actividad de las diputaciones en materia de caminos vecinales, en la de Córdoba los asuntos relacionados con la infraestructura viaria concentraron el 14% de los expedientes debatidos en el Pleno<sup>52</sup>, y también se constata en otras provincias. Las diputaciones cumplieron el mandato estatutario y elaboran sus respectivos planes provinciales de caminos, este traspaso de responsabilidades, de los caminos vecinales del Estado a las diputaciones, hizo que la actuación de éstas en materia de caminos provinciales fuera relevante para sus respectivas provincias. La actividad administrativa y la elaboración del plan de caminos no supuso su exacto e inmediato cumplimiento, sino que conllevó también, para algunos, una cierta frustración, porque aunque los objetivos estaban claros, no lo estaban las consignaciones presupuestarias, y el placet del Ministerio podía tardar años<sup>53</sup>.

---

<sup>52</sup> De las 45 ocasiones que surgen esas cuestiones, 29 lo son en relación con los caminos provinciales y sólo 4 para las carreteras; y dentro de ellos, es el Plan Provincial el más suscitado. Otros temas planteados fueron la utilización de ciertas estaciones férreas de la provincia y el trazado de las vías del ferrocarril, más el casi mítico tema de la canalización del Guadalquivir, y el fundamental del pantano del Guadalmellato.

<sup>53</sup> En Segovia, según la memoria de 1924, en general el estado de las vías provinciales era malo o inadecuado para el tráfico automovilístico. ORDUÑA REBOLLO, E.: *Evolución histórica de la Diputación provincial de Segovia*. Segovia, 1991, p. 24. En Palencia, el incremento de la actividad provincial en materia de caminos vecinales fue indudable a partir de 1926, como se puede ver revisando la documentación de la Comisión y Pleno de la Diputación palentina. ORDUÑA REBOLLO, E.: **La gestión de la Diputación de Palencia durante la Dictadura de Primo de Rivera**. En *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*. Palencia, 1990, IV, pp.738-739. En Logroño se había elaborado el proyecto en marzo de 1926. BERMEJO MARTÍN, F. y DELGADO IDARRETA, J.M.: *La Diputación provincial de la Rioja*, Logroño, 1989, p. 465. En la de Pontevedra se consideró que "Realmente, e no que a vías de comunicación se refiere, creemos que a Deputación Provincial de Pontevedra fixo algo máis que recibir para gastar en caminos vecinais, as cantidades que o Ministerio le mandaba. FARIÑA JAMARDO, X. y PEREIRA FIGUEROA, M. *A Deputacion de Pontevedra, 1836-1936*. Vigo, 1986, p. 269-289. El análisis de las actuaciones de la diputación de León durante la dictadura primorriverista permite calificarlo como "la historia de una frustración". CARANTOÑA ÁLVAREZ, F. y PUENTE FELIZ, G. (dirs.): *Historia de la Diputación de León*, León, 1995, p.190

## VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA

La Diputación tenía la obligación de dar comunicación a todo núcleo poblado de más de 75 habitantes que permaneciese incomunicado<sup>54</sup>, y aunque se atendió esta obligación, también es cierto que en algunas ocasiones los diputados provinciales cordobeses propusieron la ampliación del plan provincial al objeto de incluir algún camino que afectase a fincas particulares. Así en 1929 se propone la inclusión de un camino vecinal *por estimar que es de gran necesidad para la comunicación de las importantes fincas por donde ha de pasar*<sup>55</sup>. En realidad, en la concreción de competencias que el Estatuto Provincial del 1925, atribuye a las diputaciones, relativas a construcción y conservación de caminos, la construcción y explotación de ferrocarriles, la rectificación de ríos y la construcción de pantanos, hay una mezcla de intereses provinciales y nacionales, que convierten a las diputaciones en auxiliares de la Administración del Estado<sup>56</sup>.

Superada la posguerra, en 1949 se reanuda la diputación corporativa y en consecuencia la celebración de los plenos mensuales en todas las diputaciones españolas. En la Diputación de Córdoba, la sección de Vías y Obras se perfiló desde el primer momento como de gran interés, en ella se incluyen tanto el área de Arquitectura a la que competía todo el patrimonio arquitectónico, como la de Vías y Obras que atendía caminos e infraestructura<sup>57</sup>. En esta sección se atenderá la reconstrucción de los pueblos, las

---

<sup>54</sup> Esta competencia sería recogida en la Ley de Bases de la Administración Local de 14 de junio de 1955

<sup>55</sup> Se trataba del camino vecinal que iba del km. 40 de la carretera de Montoro a Rute y a Córdoba por el camino viejo de Castro del Río, "por constituir una mejora de excepcional importancia dada la incomunicación actual de los terrenos a que afecta". Libro de Actas del Pleno, sesión de 14 de Junio de 1929. En la misma sesión otro diputado hace presente la denuncia hecha por un amigo del mal estado para el tránsito en que se encuentra el camino llamado del Cristo Marroquí, y que se asignase una cantidad para repararlo.

<sup>56</sup> GONZÁLEZ CASANOVA, J.A.: *Las diputaciones* ... p.126. Un diputado manifestó el reducido papel en que quedaba la Diputación entre el Estado y los Ayuntamientos "... que para el asunto de los caminos vecinales, de que se había tratado, faltaba una mayor autonomía, pues a pesar de la que el Estatuto concede a estas Corporaciones, quedaba esta Diputación sometida a la fiscalización de la Jefatura de Obras Públicas, viendo reducido su papel a ser intermediaria entre el Estado y los Ayuntamientos, por lo cual estimaba que debiera gestionarse una mayor amplitud en sus facultades con relación a este asunto". Libro de Actas del Pleno, sesión de 25 de abril de 1930

<sup>57</sup> Véase apéndice, cuadros 1,2, 3 y gráfico 1. El gráfico destaca con nitidez la importancia inicial de los caminos provinciales, y como se mantiene su protagonismo durante largos años, decayendo hacia finales de los sesenta remontando en torno a la mitad de los setenta. Las carreteras, sin embargo, aparecen como intermitentes y sin ocupar un espacio relevante. Una tercera línea importante es la dedicada a la Cooperación, que se inicia en la de reconstrucción de los pueblos, y cobrará gran importancia a partir de los setenta, y que se desarrolla en otro capítulo. Con fuerza destaca también el tema del ciclo hidráulico, abastecimiento de agua a los pueblos y construcción de pantanos arranca con fuerza la línea desde finales de los sesenta, manteniéndose en

## INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS URBANOS

primeras construcciones escolares, los escasos temas relacionados con el ferrocarril, el parque móvil y la maquinaria, tan necesaria para las obras y tan escasa en los primeros años, la atención al problema de viviendas para funcionarios, y el abastecimiento de agua a los pueblos, uno de los temas que antes se abordaron y tuvo que pasar por la construcción de pantanos. El equipamiento a los pueblos desembocaría en los planes de cooperación. Los temas urbanísticos aparecieron en la década de los setenta, así como el inicio de inversiones en comarcas deprimidas, que se llamarían Comarcas de Acción Especial

En los diputados primorriveristas vemos que los caminos iban aparejados a una mentalidad que implicaba el beneficio de las tierras por donde pasase; mediada la década de los cincuenta las comunicaciones seguían vinculadas a la economía y la prosperidad. En la diputación de la era de Franco, los caminos vecinales son los que concentraron mayor atención, junto con los edificios provinciales, y en los años sesenta se inicia la construcción de nuevos caminos en las Campiñas para dar salida a la producción agraria. A finales de los cincuenta se había hecho un estudio para ver la conveniencia de aumentar el plan de caminos con firme especial, y cuales, teniendo en cuenta el subsuelo, intensidad de tráfico, etc., debía favorecerse, así como el estudio de necesidades de nuevos caminos para el mejor servicio y movilización de la riqueza agrícola de la provincia. La emergencia del crecimiento económico puso de manifiesto la necesidad de potenciar las infraestructuras y servicios provinciales y materiales<sup>58</sup>, a comienzos de los cincuenta en muchas diputaciones se pretende imprimir un fuerte ritmo a la construcción de vías que no siempre fue mantenido<sup>59</sup>.

Cuando el Estado entrega el servicio de caminos a la Diputación de Córdoba había construidos 290 Km. Durante la guerra y la posguerra se tuvieron serios problemas para

---

un importante lugar. El urbanismo aparece de forma esporádica en los sesenta para volver a instalarse como un tema constante a partir de mediada la década de los setenta

<sup>58</sup> "Mejorar las infraestructuras y servicios productivos (carreteras, teléfono, servicios de asistencia técnica...) era importante porque, con estas inversiones, se reducían los costes de producción privados y se favorecía el crecimiento económico. Extender las obras y servicios públicos de disfrute colectivo (agua potable, alcantarillado, alumbrado, centros de higiene, escuelas ..) contribuía además, a una distribución del bienestar y a hacer realidad la máxima del régimen 'elevar el nivel moral y material de los pueblos de España BALDÓ LACOMBA, Marc. **La Diputación en Camisa Azul (1939-1959)**. En *Historia de la Diputación de Valencia*, Valencia, 1995, p.386

<sup>59</sup> En León, a partir de 1953 se disponía de un marco legal definido para la cooperación, para ajustarse al mismo la corporación dispuso el estudio y registro de las necesidades más perentorias de los pueblos que pudieran englobarse en el catálogo legal de la cooperación para el primer plan, pese a los pasos el esfuerzo inversos no alcanzó niveles suficiente. SEN RODRÍGUEZ, Luis Carlos: **La Diputación desde 1946 a la muerte de Franco**. En *Historia de la Diputación de León*. ... II, p. 526

## VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA

dotar a la Sección de Vías y Obras de maquinaria y otros elementos indispensables como cemento, hierro y carburante. En 1950 la red de caminos vecinales se había aumentado en 300 Km. a la vez que se habían ampliado los ya existentes, pero la escasez de materiales continuaba y se detectaba la falta de hierro tan necesaria para la construcción de puentes en el Guadajoz y en Albendín, y los suministros se anunciaba que tardarían meses<sup>60</sup>. Durante el mandato de Gisbert (1950-1957), se invertirían 59 millones en caminos vecinales, dotando además al servicio de caminos de maquinaria de la que carecía totalmente. En 1956 había 1444 km. construidos y en período de "conservación", estando en construcción otros 444.

El MOP pretendía aumentar progresivamente la superficie de carreteras y caminos dotados de firme especial, cuya proporción ascendería en muchas provincias españolas al 50%. Incremento que podría hacerse a expensas de reducir los gastos de conservación de caminos con firme ordinario. En la provincia de Córdoba la red dotada de firme ordinario era de unos 700 kms., lo que suponía un gasto de 7 millones de pesetas por año, y con esa cantidad podía solicitarse un crédito para dotar de firme especial al 60% de la red actual.

A comienzos de los sesenta, la red de caminos y carreteras provinciales sumaba unos 1700 kms y que estaba a cargo de la Diputación, aunque no en las condiciones deseables. Entre las múltiples causas del estado de los caminos se señalaba la obligada dispersión del personal técnico, eran pocos para tantos kilómetros, habida cuenta de que no solo habían de planificar y redactar proyectos de nuevos caminos como de reparación de los existentes, sino también vigilar los caminos que exigían una dedicación permanente. Por otro lado la falta de elementos de conservación y entretenimiento, lo mismo al pie del camino estratégicamente situados que de equipos móviles, fáciles de situar en un sitio o en otro donde sean necesarios; la lentitud en la tramitación administrativa que en muchos casos determina que cuando se adjudica un proyecto de reparación de un determinado tramo, en el momento de su reparación el deterioro es mucho mayor, por lo que el arreglo no puede ser completo. Todo ello y mucho más eran suficientes elementos para proceder a la reorganización del servicio de entretenimiento de la red viaria a cargo de la Diputación<sup>61</sup>.

---

<sup>60</sup> Libro de Actas del Pleno, sesión del 9 de marzo de 1951. A la vez se solicita del M.O.P. una serie de maquinaria que no va a ser aceptada, por lo que se solicita de la Subsecretaría de Comercio Exterior el permiso de importación de material mecanizado. Libro de Actas del Pleno, sesión del 13 de abril de 1951

<sup>61</sup> Que establecía en los siguientes términos: *"La Red de Carreteras y Caminos Provinciales, a efectos de este Plan se divide en seis zonas, cada una de las cuales estarán técnicamente a cargo de un Auxiliar, con título de Ayudante de Obras Públicas, bajo la inmediata dependencia de los Ingenieros. Además, cada zona, contará con un Celador y el número suficiente de capataces, estratégicamente situados de forma que cada uno de estos últimos que pueda por sí, o con el peonaje necesario en cada caso, ejecutar aquellas obras urgentes y de entretenimiento necesarias,*

## INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS URBANOS

Para el presidente de la Diputación, de 1961 a 1967, Antonio Cruz Conde los caminos eran las vías por las que la provincia podría desarrollarse, la incomunicación de zonas y pueblos afligía un grave quebranto económico a la provincia. Como en tantos otros aspectos, este presidente analizaría el estado de la cuestión y diseñaría las tareas a realizar, y que, en cuanto a caminos tuvieron una triple vertiente: a) los caminos que dieran salida a la producción agraria de la rica campiña cordobesa, b) la creación de caminos turísticos que enlazasen con otras zonas de interés, y c) la comunicación de las aldeas de la provincia.

A finales de 1962 presentaba al Pleno una moción en la que recogía la problemática provincial y presentaba un plan de actuación. En 1964 planteaba la necesidad de establecer vías de comunicación en la Campiña y Santaella, en el llamado desierto del barro, y muchos lo vieron como una utopía irrealizable, tres años después las carreteras de la zona estaban prácticamente terminadas, se habían invertido 240 millones de pesetas, y había colaborado el gobierno y los propios labradores cordobeses.

Desde el acceso de Cruz Conde en 1961 a 1964 se habían invertido en conservación y construcción de caminos 75 millones, la red se había ampliado a 1700 km., y en 1967 superaba los 2000 km. Los medios con que contaba y los objetivos que pretendía estaban desproporcionados, introdujo un sistema de reparación rápida de los caminos para evitar un mayor deterioro y coste, agilizando la gestión técnica y administrativa. Creó un cuerpo de celadores motorizados que vigilase y fiscalizase las seis zonas en que estaba dividida la provincia. Se crearon plazas de ayudantes de obras públicas y de capataces y estableció el Parque Móvil de Maquinaria y transporte, convencido de la necesidad de mecanizar el trabajo. Hasta entonces se había acudido a la reparación esporádica de lo más urgente o a la construcción de algún camino de lo más necesario, pero sin estudios previos de planes técnicos ni financieros.

Los servicios técnicos no sólo levantaban planos sino que estudiaban la parcelación de las extensas zonas afectadas, determinando las fincas que iban a recibir servicio de estos medios de comunicación para establecer la colaboración a prestar por la riqueza directamente beneficiada, confiaba el presidente Cruz Conde en que los usuarios no le negarían su apoyo, y efectivamente no se lo negaron. En 1967 la inversión en los caminos de la Campiña cordobesa y Santaella había sido de unos 300 millones, habiendo aportado los labradores el 20% y el resto la Diputación y el Estado. Los estudios económicos realizados habían demostrado que la inexistencia de esos caminos generaba una pérdida a la agricultura del orden de los 100 a los 150 millones de pesetas anuales.

---

*en una longitud aproximada de cien kilómetros de caminos. Los celadores estarán dotados de motocicletas y de los uniformes adecuados para el servicio a prestar en cada época del año, y su misión será la vigilancia para la conservación de la Red y de las obras que en ella se realicen, para lo que habrán de residir dentro de su zona".* Libro de Actas del Pleno, sesión del 30 de noviembre de 1962.



## VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA

Además de estos caminos podríamos decir de carácter económico o agrario, se construyeron los llamados caminos turísticos. La Sierra de Córdoba es de una belleza extraordinaria y se iniciaron rutas en Hornachuelos y, cerca de la capital, en Trasierra. Los caminos de Hornachuelos pretendían completar la red de carreteras estatales que permitiese comunicar la sierra de Hornachuelos con la de Córdoba, teniendo en cuenta los pantanos que se estaban construyendo en esa zona, y a la que colaboraba la repoblación forestal que se estaba llevando a cabo en Villaviciosa. Otras rutas turísticas miraban al sur, a la sierra de Cabra que se pretendía enlazar con las rutas turísticas de Granada. Los caminos a las ermitas de la Virgen de Araceli en Lucena, la Virgen de la Sierra en Cabra, y la cueva de los Murciélagos en Zuheros.

Pero la atención principal de la Diputación se centró en dotar de comunicación a todas las aldeas de la provincia, que permanecían totalmente incomunicadas y en circunstancias verdaderamente deprimentes. El criterio seguido fue el de regar con betún asfáltico todos los caminos vecinales que constitúan una comunicación única con los núcleos urbanos y crear de forma similar a lo realizado en la campiña dos grandes zonas, una de olivar al sur de la provincia, y otra en la sierra, mejorando todos los existentes, pero seleccionando aquellos que tengan un interés preferentemente general sobre los de interés local o más reducido. En los años que llevaba Cruz Conde al frente de la Diputación, se había invertido en caminos, más que en los 25 años anteriores.

No obstante los caminos provinciales seguían presentando muchos problemas, si por un lado la legislación les obligaba a mantener los caminos, por otro no dotaba a las diputaciones de los recursos, ni modificaba una legislación que ya se había quedado obsoleta<sup>62</sup>. Las redes de caminos vecinales por su antiquísima construcción no eran adecuadas para la circulación de entonces, tanto por el aumento como por la pesadez de las cargas que han de soportar, pues los fenómenos de ampliación del número de vehículos y la mecanización del campo eran fenómenos que no habían tenido la necesaria correlación en la transformación de la red. El aumento del importe de las obras y la congelación de los ingresos eran otros factores a tener en cuenta. Además la legislación vigente carecía del rigorismo y modernidad que defendiese los ataques a los caminos y que facilite a las diputaciones su defensa y reparación. La antigüedad de los textos hacía que las multas fuesen irrisorias.

---

<sup>62</sup> En marzo de 1968, con motivo de la segunda reunión de los Presidentes de Diputaciones Andaluzas en Sevilla se redactó un informe sobre la red de caminos provinciales en Córdoba, en el que se puso de relieve el difícil cumplimiento de la obligación que impone el artículo 243 de la Ley de Régimen Local de conservación de la red de caminos, debido a la situación de los mismos, la importancia económica de la obligación y la falta de adecuadas normas legislativas para ello.

## INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS URBANOS

Finalizando la década de los sesenta, la Diputación de Córdoba tenía unos 2.000 km. de caminos, cifra que aumentaría cuando tuviese lugar la recepción definitiva de los construidos con los planes de las campiñas. La zona sur del Guadalquivir concentraba el 70% de la red, sobre terrenos arcillosos y carentes de piedra lo que encarecía su reparación, resultando de todos modos, inadecuados para el tonelaje de los nuevos caminos. A pesar de la extensa red todavía quedaban zonas muy incomunicadas en la sierra y Valle de los Pedroches<sup>63</sup>.

Ante la insuficiencia de los ingresos ordinarios<sup>64</sup> para la primordial obligación de conservar y construir caminos, con frecuencia se recurrió a planes extraordinarios, como el de las Campiñas. El Plan de las Campiñas, casi terminado por esas fechas, había supuesto la construcción de 213 km. de nuevos caminos de firme bituminoso en 200 km. de antiguos caminos, en una extensa campiña arcillosa de dificultísimo acceso, del total de los 240 millones que costaba el Plan, los propietarios pagaron 60 millones<sup>65</sup>.

En 1974 los caminos de la provincia todavía no estaban en buenas condiciones. De los 2.828 km. de carreteras de la Diputación, un 71% tenían un firme anticuado y no tenían una anchura conveniente para el transporte que exigían los nuevos tiempos, además de las limitaciones de carga. Pero para poner las carreteras en orden y hacer los 1.500 km. que eran necesarios, se precisarían unos 3000 millones de pesetas. Sólo para acondicionar la red que tenían hacían falta 800 millones, y para mantenerla unos 200

---

<sup>63</sup> El aislamiento de la zona de los Pedroches sólo se vio roto en 1906 con la entrada en funcionamiento del ferrocarril de vía estrecha cuyo trazo recorría la comarca de W-E, pero tampoco se benefició toda la comarca, pues el ferrocarril se hizo en función de la zona minera de Peñarroya, y una vez que decayeron las explotaciones mineras la línea perdió rentabilidad y fue cerrada en 1970<sup>63</sup>. Los problemas viarios de la comarca de los Pedroches derivan de su mal estado, y también de la escasa densidad y forma inconexa de la red. La mala situación viaria incide negativamente en la situación socioeconómica de la zona, al tiempo que contribuye al aislamiento y a la falta de inversiones procedentes del exterior que pudieran dar lugar a un mayor desarrollo económico de la zona. CASTILLA RUBIO, Conrado: **Algunos aspectos sobre la red viaria en os Pedroches**. En *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Córdoba, 1991. Andalucía Contemporánea*. Córdoba, 1996, II, pp. 262.

<sup>64</sup> El coste por kilómetro en firme ordinario venía a ser de 900.000 a 1.000.000. La Diputación necesitaba solo para conservar la red unos 30.000.000 pts, siempre que no fuera a peor. Además para transformar los caminos de macadam en firme bituminoso de doble riego. Si se pretendiese que la el 50 % de los caminos tuvieran ese firme se necesitaría unos 300.000.000 pts. Ante estas necesidades los fondos que la Diputación destinaba, mediante financiación ordinaria eran d 7-8 millones de Fondos Provinciales; 10-13 millones de Subvenciones del Estado; 2,5 millones del Paro Obrero; 3,3 a 26 millones de Servicios Técnicos

<sup>65</sup> ADPCO, Leg. 538. Exp. *Conservación y reparación de Caminos Vecinales. II Reunión de Presidentes de Diputaciones Andaluzas*. Marzo 1968..

## VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA

millones anuales, cuando el presupuesto de la Diputación era de 490 millones. El presidente de entonces Manuel Santolalla consideraba que era necesario tener conciencia de lo que se tenía y hasta donde podían llegar.

### 2. COOPERACIÓN PROVINCIAL A LOS MUNICIPIOS

#### 2.1. Evolución de la Cooperación provincial en Córdoba

La dedicación de la Diputación a los Municipios fue un tema antiguo, podemos decir que aparece en los primeros plenos del franquismo en los asuntos dedicados a la reconstrucción de los pueblos y que estaban a cargo de la sección de Vías y Obras, pero no cristalizó hasta la Ley de Régimen Local de 1945, con ella y con la acentuación de las posibilidades financieras de la Provincia, tras la reforma hacendística de 1953 "cuaja, en el Plan Provincial de Cooperación, la función de colaboración de ésta con sus Municipios<sup>66</sup>". A partir de 1951 la cooperación se orientó a tres acciones importantes: a) Construcción de Centros Escolares en colaboración con el Ministerio de Educación y Ciencia; b) Plan de Centros Rurales de Higiene y casas de médicos en colaboración con el Ministerio de Gobernación; c) y por último, el Plan de Cooperación con obras menores en los Municipios. Los primeros testimonios de Cooperación propiamente dicha son los Planes de Ensayo de 1954-55. Los Planes de Cooperación funcionaron paralelamente a los de la Comisión de Servicios Técnicos hasta 1975, en que, según la Ley 47/75 de 30 de diciembre, se fusionaron ambas cooperaciones surgiendo una sola denominada Plan Provincial de Obras y Servicios en Córdoba<sup>67</sup>, constituyéndose, quizá, en el instrumento más importante de colaboración de las Diputaciones con sus Municipios, representando inversiones cuantiosas.

Los temas de cooperación municipal<sup>68</sup> puede decirse que son un fiel reflejo de la situación de la provincia y de la demanda socioeconómica que desde afuera va surgiendo e

---

<sup>66</sup> MORELL OCAÑA, L.: *El régimen local español*. Editorial Civitas, Madrid, 1988, I, p. 761.

<sup>67</sup> Plan Único de Obras y Servicios de interés local y Comarcal en Pontevedra FARINA JAMARDO, X. y PEREIRA FIGUEROA, M. *A Deputacion de Pontevedra, 1836-1936*. Vigo, 1986, p. 319.

<sup>68</sup> Véase Apéndice, C. 4 y 5, y G. 2-3. Las grandes líneas de actuación en Cooperación quedan plasmada en el gráfico 2. La línea marrón superior significa el total de asuntos tratados sobre cooperación. La verde indica las Obras y Proyectos en la que quedan incluidas tanto las construcciones como el equipamiento de los Municipios. La línea azul es la de los planes que se

## INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS URBANOS

implicando a la administración provincial. Si en la posguerra se atendió a la reconstrucción de los pueblos, en los años cincuenta, mediante los planes provinciales de obras y servicios las inversiones van destinadas a obras de infraestructura de equipamientos urbanos, caminos y carreteras.

El objetivo de la cooperación era que todos los municipios pudiesen tener los servicios indispensables, (abastecimiento de aguas, saneamiento, alumbrado, junto a la construcción de centros para la prestación de algún servicio específico como mataderos, casas consistoriales, escuelas, dispensarios, mercados y cementerios) pero ante la penuria económica de los ayuntamientos son las diputaciones las que asumen la promoción y ayuda a los servicios municipales. La cooperación municipal iniciada en casi todas las provincias en los cincuenta, constituyó un tímido intento que no pasará de la elaboración en algunas provincias del estudio de las necesidades de sus respectivos pueblos, hubo que esperar hasta los sesenta para que realmente se notase la cooperación a los municipios, no obstante las diputaciones sistematizan un nuevo ámbito de actuación en relación con las obras públicas: la construcción y mejora de servicios municipales.

Los abastecimientos, saneamiento y alumbrados, que fueron objetivos primordiales durante los años cincuenta y sesenta, fueron descendiendo y cedieron el paso a las obras de pavimentación, instalaciones deportivas, en los setenta aparece la Caja de Crédito de Cooperación para ayudar a financiar las obras a los Ayuntamientos y que se mantuvo hasta la actualidad, también se constata el interés de los Alcaldes por las estaciones repetidoras de TV, y aparece el tema de los terrenos industriales vinculados al deseo de desarrollo económico. Las instalaciones deportivas no comienzan a citarse hasta 1973, y en aquellos municipios en los que otras necesidades básicas estaban ya cubiertas, paulatinamente va surgiendo la demanda de construcciones socioculturales, y comenzaban a aparecer conceptos poco previsibles quince años antes como la protección ambiental, el urbanismo y los conjuntos histórico-artísticos.<sup>69</sup>

---

interrumpe en unas fechas significativas para el Régimen, sin embargo las obras continúan. Y la roja expresa la aparición de la Caja de Crédito a los Ayuntamientos.

<sup>69</sup> En el Plan Bienal de Cooperación 1966-67 de la Diputación de Toledo, casi la mitad de las subvenciones se destinaron al problema del abastecimiento del agua, red de distribución a domicilio y alcantarillado. También a reparar las Casa-Ayuntamiento o construirlas de nueva planta, repaso de lavaderos públicos, y algunos mataderos y mercados. Los pueblos de afluencia turística mejoraron sus instalaciones deportivas veraniegas. MORENO NIETO, L.: *Historia de la Diputación de Toledo...* p.289. A comienzos de los noventa la responsabilidad de la Diputación de Segovia en los Planes provinciales de Cooperación a las obras y Servicios Municipales, era el papel más importante desarrollado por la Corporación provincial, allí ningún municipio supera los 10.000 habitantes y 61 son menores de 100. ORDUÑA REBOLLO, E.: *Evolución histórica de la Diputación Provincial de Segovia...* p. 328

## VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA

No todos los temas aparecen simultáneamente en todas las provincias, en la de Córdoba los temas de urbanismo y protección ambiental se inician mucho antes que en otras diputaciones, dando los primeros síntomas en la segunda mitad de los setenta y comenzando a desarrollarse a comienzos de los ochenta. son temas que entran de lleno en la etapa de la transición política.

En la etapa comprendida entre el final del franquismo y la instauración y consolidación de la democracia, surgen en el área de cooperación temas novedosos. Interesa destacar la aparición y mantenimiento del servicio de Residuos Sólidos Urbanos, fuertemente dotado con la UCD, y uno de los proyectos más apoyados inicialmente por la Administración socialista. También aparece con fuerza y luego se estabilizan las peticiones de los Ayuntamientos para contratar ellos directamente las obras, así como las subvenciones para pequeñas obras municipales. El programa especial del V Centenario de la Unidad de España conllevó una programación cultural que implicó la realización de obras de restauración de monumentos y edificios para actividades culturales, iniciado en tiempo de la UCD, el Plan de Obras de Interés Cultural fue independiente del Plan de Obras y Servicios, aparece en 1983 e inicia un sistemático despegue hasta 1986.

El tema del urbanismo ya había aparecido décadas anteriores, y comienza a despegar en la corporación ucedista, pero bien porque las UTAM -Unidad Técnica de Asistencia al Municipio- ya estén establecidas y funcionando, y los planes de delimitación de suelo urbano y planificación urbanística en marcha en los diversos municipios, lo cierto es que el urbanismo deja de ser un tema usual en los plenos a partir de 1985.

### **2.2. De la reconstrucción de los pueblos en la posguerra a los planes de cooperación municipal**

En las sesiones correspondientes a los meses de primavera y comienzos del verano de 1939, se exponen la adopción por parte del Caudillo de sucesivos pueblos de la provincia a efectos de su reconstrucción. Había una comisión de Reconstrucción de la Provincia, en contacto con la Dirección General de Regiones Devastadas, pero los expedientes incoados para cada pueblo parecía que se quedaban sin resolver o ser demoraba mucho su tramitación. En el norte de la provincia, poblaciones como La Granjuela, Los Blazquez y Valsequillo manifestaban la gran importancia del problema que para ellas significaba la falta de luz eléctrica, hasta tal punto que sus respectivos ayuntamientos estaban dispuestos a hacer aportaciones y, en consecuencia, solicitan presupuestos. En el verano de 1940, ante una moción del presidente, la Diputación acuerda asumir el 50% del 60% que le

## INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS URBANOS

correspondía a la D.G. de Regiones Desbastadas, el 10% restante lo asumían los ayuntamientos, para la urbanización y mejora de varios pueblos<sup>70</sup>.

En 1945 la situación de la Diputación parecía relativamente holgada, se incrementaba los motivos de intervención de la misma, pero no así los recursos. Iniciados los años cincuenta, la reconstrucción del país seguía siendo tema candente. En febrero el presidente Salinas hacía una moción para que se pudieran dotar con la máxima cantidad posible el capítulo del presupuesto "*destinado a las subvenciones de obras de carácter sanitario que lleven a cabo los ayuntamientos de la provincia, o de otra índole que resulten para el mejoramiento de las respectivas localidades*"<sup>71</sup>. El objetivo era que los ayuntamientos tuvieran más facilidades para obtener subvenciones para obras, ya que las actuales consignaciones resultaban insuficientes. La gestión con la D.G. de Regiones Devastadas había resultado positiva al ofrecer un millón de pesetas y la subvención del 60% de las obras, corriendo los Ayuntamientos con el 40%, sin perjuicio de la ayuda que posteriormente, les concediese la Diputación.

Sin embargo la reconstrucción de la infraestructura viaria seguía siendo lenta. Ante una petición de la Diputación, la Mancomunidad de Diputaciones informó que en los Presupuestos del Estado para 1950 se había duplicado la cantidad asignada a conservación de caminos vecinales que permitiría, si bien no todo lo rápidamente que se desea, la mejora de la red de caminos, pero que no se podía iniciar la construcción de ninguno nuevo.<sup>72</sup> En estos años la escasez de materiales suponía una rémora para la construcción de caminos, de modo que la llegada de trenes con cemento tenía tal trascendencia que era motivo de ser comunicada en el Pleno, como sucedió en agosto y septiembre de 1950<sup>73</sup>.

---

<sup>70</sup> Libro de Actas de la Comisión Gestora, sesiones de 17 de abril, 4 de mayo, 6, 10 y 25 de junio, 8 de julio y 9 de septiembre de 1940. En marzo de 1940 se recibe un oficio del Ingeniero Jefe de Industrias rurales de la Hermandad de la Ciudad y el Campo de FET remitiendo folletos sobre las industrias rurales, familiares y caseras, "*obra social que hay que implantar en España como creadora de riqueza y mejoramiento de la familia campesina, e intentado que se preste el apoyo posible a la Regidora Provincial para llevar a cabo la implantación de la Industria agropecuaria*". Libro de Actas de la Comisión Gestora, sesión del 14 de marzo de 1940

<sup>71</sup> Libro de Actas del Pleno, sesión del 10 de febrero de 1950. También se subvencionarían, por parte de la Diputación, la instalación de centrales telefónicas a varios pueblos -Fuente Palmera, San Sebastián de los Ballesteros, Villaralto y el Viso, en consideración a la importancia y necesidad de comunicar estos pueblos. Libro de Actas del Pleno, sesión del 10 de marzo de 1950

<sup>72</sup> Libro de Actas del Pleno, sesión del 10 de febrero de 1950

<sup>73</sup> También la falta de elementos mecánicos, como autotanques de riego y tractores, paralizaban la construcción de los caminos. Libro de Actas del Pleno, sesión del 15 de septiembre de 1950

## VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA

Ante el incremento en la asignación de tareas, la escasez de recursos y las draconianas medidas de contabilidad que exigían la ausencia de déficit en el balance presupuestario, se imponía la reorganización de las haciendas provinciales<sup>74</sup>. Una de las primeras tareas que tuvo que hacer frente la Diputación fue la de conocer las necesidades de cada uno de los pueblos de la provincia y llegar a un plan urgente y preliminar.

En mayo de 1955 se acordaba que diputados y técnicos se desplazasen a la provincia para recoger los datos precisos y exactos de las necesidades de los distintos municipios a los fines de elaborar el plan de cooperación.<sup>75</sup> En febrero de 1956, un diputado presentaba una moción, pronunciándose sobre la necesidad de un plan extraordinario de Cooperación, destinado con la ayuda estatal y de las aportaciones municipales, a ir solucionando las grandes necesidades de los pueblos de la provincia, necesidades que por su envergadura económica no podían ser satisfechas en su totalidad dentro de los planes ordinarios.

Un Plan urgente y preliminar fue aprobado por el Ministro de la Gobernación en julio de 1956. Como base previa a la formación del Plan Preliminar de Cooperación se encargó a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y al Instituto Geológico y minero de España, sendos estudios de orientación para el abastecimiento del agua potable a los pueblos y el correspondiente estudio hidrológico<sup>76</sup>.

El presidente Rafael Cabello de Alba impuso un giro tecnocrático en la Diputación de Córdoba, y no dudó en dedicarle a los pueblos una línea de atención preferente, y en justificar la existencia de la Diputación en el inmenso campo de Cooperación con los

---

<sup>74</sup> "relativamente holgada del aspecto económico, gracias a una administración verdaderamente austera, vienen siendo completamente en desacuerdo con las disponibilidades de carácter fiscal ya que cada día son más crecientes los motivos que ha de intervenir la Diputación .." *Memoria de la Diputación de Córdoba* de 1945. A.G.A. Serie Gobernación. Leg. 3397C

<sup>75</sup> Libro de Actas del Pleno, sesión del 30 de mayo de 1955

<sup>76</sup> Unos atendía el abastecimiento de aguas y comprendía los grupos de: Nuevos abastecimientos de agua a 8 municipios; obras de captación en 9 pueblos; obras de mejora de los servicios de abastecimiento en 13 poblaciones. El grupo D trataba del Estudio y redacción de proyectos de soluciones mancomunadas y locales. Otros grupos se orientaban al equipamiento e infraestructura como los grupos E- Construcción de lavaderos; F-Obras parciales de alcantarillado, que afectaba inicialmente a cuatro municipios; G- Instalación o mejora del Servicio de alumbrado publico; H- Redacción de proyectos de mataderos, mercados y cementerios; I- Obras en cementerios; J-Obras de saneamiento; K-Obras en grupos escolares; L-Para construcción de escuelas y pequeñas obras municipales; M- Instalación de Centros telefónicos; N-Adquisición de material topográfico y de prospecciones; O-Imprevistos. *Memoria de la labor realizada como consecuencia del Plan urgentes y Preliminar correspondiente a las consignaciones de 1954, 1955 y 1956. OMEYA*

## INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS URBANOS

municipios. En 1961 estaba en ejecución más del 90% del último Plan de Cooperación cuatro meses después de haber sido aprobado<sup>77</sup>.

En una década se habían conseguido realizaciones importantes, aunque, dada la naturaleza de las obras y servicios que atiende la Cooperación, las metas no fueran espectaculares. 41 pueblos recibieron ayuda para el abastecimiento de aguas, a la vez que se atendía el saneamiento de los mismos. Ningún municipio quedó sin comunicación telefónica, el paso siguiente fue extenderlo a todas las aldeas de alguna importancia. La electrificación de núcleos de población importantes como las aldeas des Fuente Obejuna, fue una realidad.

La preocupación fundamental de la Diputación seguía siendo atender a los pequeños núcleos de población, especialmente las aldeas de carecían de los servicios más elementales como electricidad y agua y permanecían casi incomunicadas por la falta de caminos y de teléfono. El presidente Antonio Cruz Conde creó un Gabinete Técnico que previo conocimiento de las necesidades y estudio de soluciones, permitiese planificar sobre bases seguras. Los núcleos rurales de importancia, fundamentales en la vida económica de la agricultura cordobesa, prácticamente permanecían asfixiados en su aislamiento y distancia, por lo cual se hacía imprescindible hacerlos habitables. Junto a la creación del Servicio contra Incendios, se realizaron obras importantes como mercados de abastos y matadero comarcal.

En los sesenta un diputado solicitó el estudio de la posibilidad de implantar unas oficinas técnicas de carácter comarcal bajo la dirección de un arquitecto en las que se podrían establecer los servicios técnicos de carácter informativo, asesor y de control del urbanismo en las comarcas, sobre lo cual la Comisión de Arquitectura dictaminó que no era posible llevar a cabo el proyecto por la falta de medios, pero que entraba en estudio la creación de una Oficina Técnica en la propia Diputación que permitiese cumplir los cometidos de la Ley del Suelo y con cuya creación se podría estudiar la posibilidad de estos Centros Comarcales

El Gobernador civil anunciaban al Pleno, en octubre de 1969, que se iba a llevar a cabo el Plan de Ordenación Urbana de todos los municipios de la Provincias, a cuyos efectos recibirían la oportuna comunicación de la Comisión Provincial de Urbanismo<sup>78</sup>. La

---

<sup>77</sup> , Por lo cual era necesario cuidar su desarrollo *"de forma que se consiga no sólo la máxima eficacia, sino al mismo tiempo la comunidad de esfuerzos y de ilusiones entre la Provincia y los municipios, indispensable para que se enraíce más cada día el "espíritu provincial"* Libro de Actas del Pleno, sesión del 18 de junio de 1960

<sup>78</sup> "...ordenación, dijo, que hay que acometer escrupulosamente para defender los valores históricos y artísticos que encierra nuestra Provincia." Libro de Actas del Pleno, sesión del 27 de octubre de 1969



## VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA

dirección General de Acción Territorial y urbanismo remitió un proyecto de convenio para el planeamiento urbanístico, al cual se adhirió la Diputación ante las auténticas aberraciones urbanísticas que se constataban en algunos pueblos de la Provincia, creándose una Subcomisión mixta Diputación-Ayuntamientos, sobre Planeamiento Urbanístico, dependiente de la de Obras Públicas y Urbanismo.

Cubiertas las necesidades mínimas de los pueblos de la Provincia o en vías de resolverse, la Diputación acomete otras realidades como las deportivas. En años anteriores ya se habían apuntado estas realidades con la aparición del cerramiento de los campos de deportes en algunos municipios. En 1976 la Diputación firma un convenio con la Delegación Nacional de Educación Física y Deportes, personificada en el Delegado Nacional Tomás Pelayo Ros, ex Gobernador Civil de Córdoba, con el cual se inicia la promoción de instalaciones deportivas en la provincia de Córdoba con el cual "*..se esperaba lograr un mejoramiento de su nivel deportivo, así como los beneficios que en el orden social y cultural se derivan de la práctica del deporte, a cuyo fin establecen las siguientes estipulaciones..*"<sup>79</sup>.

1980 fue un año clave para la atención del deporte por parte de las diputaciones, El cambio se produjo a raíz de la Ley de Cultura Física y Deportes que condicionaba parte de los ingresos recibidos por las Apuestas Mutuas Deportivo-Benéficas a invertir en el terreno deportivo.<sup>80</sup>

Junto a la serie de planes de cooperación que podría llamarse ordinarios hubo algunos de carácter realmente extraordinario como fueron la construcción de los embalses de Sierra Boyera y Guadamatilla. Su logro suponía la solución definitiva del abastecimiento de aguas con capacidad para el desarrollo industrial de Peñarroya-Pueblonuevo y Belmez, y para Hinojosa, Belalcazar, Santa Eufemia, Dos Torres, el Viso Villaralto y Villanueva del Duque.

### 2.3. El abastecimiento de agua a los pueblos durante el franquismo

El agua aparece como uno de los temas fundamentales en las actas de la Diputación franquista, desde los mismos días de la guerra, en que la liberación del tierras en torno al pantano del Guadalmellato produjo una gran satisfacción en la Comisión

---

<sup>79</sup> Libro de Actas del Pleno, sesión del 29 de mayo de 1976

<sup>80</sup> Al menos para la de Pontevedra, en la que a partir de ese año parece querer compensar el vacío anterior. FARIÑA JAMARDO, X.: y PEREIRA FIGUEROA, M.A.: *A Deputacion de Pontevedra* ...p.324

## INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS URBANOS

Gestora *"dada la gran importancia y el bien que a Córdoba reportaba, tanto para el abastecimiento de agua como para los riegos de una importante zona productora"*<sup>81</sup>. El abastecimiento a las poblaciones y el riego de los campos son objetivos permanentes, de modo que todavía en 1961 se destacaba que uno de los problemas provinciales de mayor importancia la deficiencia de la dotación de agua en la casi totalidad de los pueblos de la provincia. En 1955 sólo 20% de los pueblos estaban dotados de agua, un 30% estaban insuficientemente dotados, siendo las dotaciones medias de cinco, diez y cincuenta litros por persona y día.

La Comisión de Cooperación se hizo cargo de este problema de vital importancia, razón por la cual los dos primeros Planes de Cooperación estuvieron dedicados casi en su integridad a la realización de obras de captación y mejora del abastecimiento de aguas y alcantarillado. El Estado había colaborado a través de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos. En 1961, 36 pueblos habían mejorado su abastecimiento de agua, 16 completamente terminados, 18 en trámite y 2 en ejecución, la Diputación invertía en cooperación el 5,87% de su presupuesto. De 1961 a 1964 los servicios de cooperación a los municipios ejecutaron obras por importe de 15 millones de pesetas, estando en ejecución otras por valor de 50 millones, en mercados y mataderos se habían invertido 20 millones, más 7 para viviendas de funcionarios municipales. En total en servicios municipales se habían invertidos unos 93 millones de pesetas. Ante las dificultades que los ayuntamientos tenían para la redacción de los planes y proyectos en obras de su competencia, la Diputación creó un gabinete técnico al objeto de realizar esos planes, con planos que tengan todo lo necesario a fin de facilitar la labor de los ayuntamientos.

Algunos pantanos fueron acometidos en tiempo de Cruz Conde, los del Guadiato y Guadalmellato que abastecerían de agua potable a 8 pueblos de la provincia, además de la industria de la zona de Peñarroya y poner en regadío unas 4.000 ha. En el sur de la provincia se realizarían las obras del Guadajoz, en Iznajar.

El Plan de Desarrollo nacional estaba confeccionado para el desarrollo de todo el país y por tanto había de repercutir en todos los pueblos grandes y pequeños, pobres y ricos, pero el desarrollo no dejaría de ser un sueño de los políticos cordobeses de los sesenta, el tren del desarrollo no paró en la provincia de Córdoba, pasó de largo. La Comisión Provincial de Servicios Técnicos, presidida por el propio Gobernador, y el Consejo Económico Sindical habían remitido estudios al Gobierno al objeto de ser tenidos en cuenta en el II Plan de Desarrollo, se había pedido regadíos, mejora y extensión ganadera, investigación minera y Polos o Polígonos industriales para las comarcas, no para los pueblos, donde pueda producirse un desarrollo que pudiera extenderse a las respectivas zonas y por tanto a sus municipios. Los planes tendían a proyectarse, más que en pueblos aislados, en las zonas que comprenden varios pueblos para que la solución no fuera

---

<sup>81</sup>Libro de Actas de la Comisión Gestora, sesión del 30 de junio de 1937

## VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA

localista sino pluralista. En esa línea habían ido los Planes de Caminos de la Campiña, o de los pantanos de Sierra Boyera y Guadamatilla, que no afectaban sólo a aun término municipal sino a varios. La conjunción de intereses, la coordinación entre los distintos municipios fue una de las tareas fundamentales que incumbían a las Diputaciones.

Con el embalse de Sierra Boyera se daba viabilidad al Plan de abastecimiento de agua a Peñarroya, Pueblonuevo y Belmez y a su polígono industrial. En julio de 1965 la Dirección General de Obras Hidráulicas y la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir aprobaban el plan, y pasaba a informe de la Confederación del Guadiana el denominado Plan del Guadamatilla<sup>82</sup>.

El proyecto de Sierra Boyera siguió adelante. Para la financiación de las obras el MOP estimaba que debía de constituirse un consorcio, cuyo presidente sería el de la Diputación<sup>83</sup>. Sin resolverse la cuestión financiera, en el verano de 1968, el Presidente informaba que el proyecto de Sierra Boyera estaba pendiente de aprobación, y las obras a realizar importaban 346 millones de pesetas, abastecería de agua a 16 pueblos además de los uso industriales y agrícolas<sup>84</sup>. Seis años después de iniciarse las obras y a punto de finalizarse, se ampliaron las conducciones más de 130 km. de modo que pudiera dar suministro a otros 14 pueblos, el importe supero los 600 millones de pesetas. El pantano de Sierra Boyera fue de enorme trascendencia para la provincia, en 1974 cubría el abastecimiento de 17 pueblos.

El problema del agua en Montilla, en la zona media de la provincia, al sur del Guadalquivir, se venía denunciando desde hacía un siglo, pero no se había resuelto porque

---

<sup>82</sup> El proyecto del Guadamatilla se ralentizó a causa de que el proyecto de la Diputación era para abastecer a 7 pueblos mientras que la Confederación del Guadiana consideraba que el abastecimiento debía de ser para 16 pueblos. El agua en algunos pueblos seguía siendo problema. en ese mismo año de 1968 Montilla, con 22.000 habitantes, según su alcalde el Diputado Pérez-Olivares, estaba sin agua durante 3 días y al cuarto sólo es posible utilizarla durante 3 horas. El flamante Gobernador Tomás Pelayo, le responde que ese fue el primer problema del que tuvo conocimiento, incluso antes de llegar a Córdoba, pero que es un problema muy antiguo y que podrá resolver de forma inmediata. Libro Actas del Pleno, sesión del 9 de julio de 1968

<sup>83</sup> El Ministerio aportaría el 35% de las obras, el 30% las entidades locales afectadas y el 35% mediante crédito bancario, pero de este modo la Diputación no tendría la propiedad del pantano, por lo cual decide aportar el 65% del importe, para lo cual compromete crédito con el Banco de Crédito Local. Libro Actas del Pleno, sesión del 28 de febrero de 1968

<sup>84</sup> . El Diputado de Hinojosa, Caballero Rubio manifestó con referencia a la rentabilidad de la construcción de los pantanos tal vez no fuese el momento adecuado, si no eran rentables de momento sí lo serían en el futuro, a lo que respondió el Presidente que "no podían suspenderse las obras por falta de rentabilidad económica ya que no es posible dejar sin abastecimiento de aguas a los pueblos de la Provincia, por lo que existe una indudable rentabilidad social que ha de atender preferentemente la Diputación Provincial". Libro Actas del Pleno, sesión del 9 de julio de 1968

## INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS URBANOS

la solución no podía venir ni del río Cabra ni del Campo de Aras en Lucena, dado lo limitado de su capacidad, sino que la solución habría de venir del aprovechamiento del río La Hoz y pantano de Iznajar, lo que permitiría asegurar un amplio suministro para Lucena, Cabra, Fernán Nuñez, La Rambla, Santaella, Espejo y Castro del Río y tal vez otros pueblo de la zona sur. El proyecto había sido bien acogido por la Dirección Hidrográfica y por el Banco de Crédito Local que lo financiaría. En cuanto a la zona norte quedaría resuelto con el pantano de Sierra Boyera, que aseguraba el abastecimiento a Peñarroya y Belmez, y podría suministrar a la mancomunidad de Pozoblanco y a Fuente Obejuna, quedando Villanueva de Córdoba y Conquista independientes, pero con posibilidad de dotársele de caudal adecuado, entre tanto Belmez se surtiría del Arroyo de Fresnedos y Peñarroya mediante la reparación del pantano de San Pedro, lo que implicaba algunas inversiones. En 1974, la zona de Montilla estaba en trance de resolución.

En 1974, el presidente Manuel Santolalla deseaba que el agua para todos los pueblos de Córdoba fuese una realidad, se mantenía la idea de que no hubiese pueblos sin agua<sup>85</sup>; en las tierras de secano los años de sequía convertían el agua en problema grave. Todavía en el invierno de 1976 constituía un serio problema en algunas poblaciones, lo que llevó al Presidente Santolalla a solicitar ayuda de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir para que elaborase un proyecto<sup>86</sup>.

### 3. LOS PLANES DE OBRAS Y SERVICIOS EN LA TRANSICIÓN

Durante la transición, en 1977 se produce un giro fundamental en la política de cooperación al idearse la fórmula de los planes provinciales de Obras y Servicios, mediante

---

<sup>85</sup> Para entonces la Corporación había invertido 800 millones en el plan de abastecimiento a la zona norte, y 180 en la zona sur, más una ampliación prevista de otros 70 millones, pero aún quedaba mucho por hacer "*Que hay que sostener y explotar esos abastecimientos para que el agua sea una realidad que ya se está haciendo tarde para muchos pueblos. Que hay que atender otros muchos que fuera de esas redes fundamentales necesitan, igual que ellos, el uso del agua.*" Libro de Actas del Pleno, sesión del 1 de abril de 1974

<sup>86</sup> "*Como consecuencia de la pertinaz sequía que venimos padeciendo, el problema del abastecimiento del agua en algunos pueblos de nuestra Provincia, es acuciante y de modo especial en lo que afecta a Doña Mencía, Nueva Carteya y Baena, que se vería menguado, si fuese posible llevar agua de la Fuente Alhama a dichos pueblos.*" Libro de Actas del Pleno, sesión del 30 de enero de 1976

## VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA

los que las Diputaciones asumían también el contenido de los planes paralelos que gestionaban las Comisiones Provinciales de Servicios Técnicos<sup>87</sup>

En 1979, la firma del Convenio con el MOPU supondría el inicio de algunas fricciones, pero que el ambiente de consenso imperante en aquella primera corporación democrática limaría. Socialistas y comunistas eran partidarios de la soberanía de los municipios en orden a su planeamiento urbanístico, ya que la Administración central no presentaba una política coincidente en esta materia con la que deseaban los Ayuntamientos para sus vecinos, de ahí que desde que se iniciaran las actuaciones derivadas del convenio lucharan por garantizar la participación en ellas de los ayuntamientos, no obstante ante las palabras del presidente Romero, garantizando que a ninguno de ellos se les va a imponer desde fuera el equipo urbanístico, renunciaban a proceder contra las decisiones tomadas y estaban de acuerdo en seguir con los trámites<sup>88</sup>.

La cooperación provincial con los municipio durante los ochenta se basó fundamentalmente en el Plan Provincial de Obras y Servicios. En enero de 1983 la coordinación de las diputaciones en materia de Planes Provinciales e Inversiones en general pasaba a manos de la Junta de Andalucía<sup>89</sup>. Al plan de obras se sumaron el Plan Especial de Instalaciones Deportivas, y las obras de restauración del patrimonio artístico monumental acogidas al programa del V Centenario del Descubrimiento de América, que hasta 1986 se llamó V Centenario de la Unidad de España.

La hegemonía socialista tendría lugar en la diputación de Córdoba en las elecciones de 1983. El presidente José Miguel Salinas, iniciaba su andadura proclamando que uno de los marcos institucionales en lo que se iba a desenvolver el programa socialista, era el de ayuda a los Ayuntamientos, continuando caminos ya abiertos, aportando novedades como las de ayuda, mediante gabinetes técnicos que saquen de la pobreza técnica a aquellos municipios que carecían de recursos humanos y técnicos; iniciar el estudio de la

---

<sup>87</sup>"Desde la Diputación de Valencia, se acogió con beneplácito esta fórmula, aunque, además el presidente presentó una moción proponiendo una serie de puntos para abreviar los trámites, aligerar la carga con los ayuntamientos, con mayor ayuda directa de los presupuestos del Estado, y ofrecer mayor protagonismo a las corporaciones provinciales en la aprobación y posible modificación de esos planes" GÓMEZ HERRÁEZ, José María: **Diputación, cambios económicos y crisis política (1959-1979)**. En *Historia de la Diputación de Valencia*, Valencia, 1995, p. 426

<sup>88</sup> Libro de Actas del Pleno, sesiones del 30 de junio y del 29 de diciembre de 1979

<sup>89</sup> Sería el Gobierno Andaluz, por decreto de 20 de julio de 1983 de la Consejería de Gobernación regulando la coordinación de los Planes Provinciales de Obras y Servicios, el que fijaría las directrices o prioridades que habían de regir para cada año al objeto de que cada Diputación confeccionase sus respectivos planes Libro de Actas del Pleno, sesión del 29 de julio de 1983

## INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS URBANOS

comarcalización<sup>90</sup> de las inversiones, sin que hubiera discriminaciones por el matiz político de los pueblos<sup>91</sup>.

El Plan de Obras y Servicios para 1984 fue expuesto al Pleno en octubre de 1983, de las 15 obras del plan, 46 eran de carácter hidráulico, el resto eran de equipamiento de núcleos, electrificación rural, y vías provinciales y municipales<sup>92</sup>, no sin cierto reparos por parte de la oposición fue aprobado, pero con las elecciones municipales en la primavera de 1987 la oposición llegó a cuestionar la teórica independencia con la que se elaboraban los planes, sin tener en cuenta la ideología de los equipos de Gobierno de los municipios, según manifestaba constantemente el Presidente de la Diputación. La oposición haría patente que las inversiones eran recortadas en equipamiento en un 15%, y que la distribución era menos solidaria que el año precedente puesto que los porcentajes con los que tenía que contribuir cada municipio no eran equitativos, lo que implicaba una política agresiva hacia los municipios, como consecuencia de la política de recortes y congelación que el Gobierno venía realizando hacia los municipios.

La Ley reguladora de las Bases del Régimen Local de 1986, configuraba a las diputaciones como una institución orientada a la asistencia y cooperación con los municipios. No sólo debía coordinar a los municipios en cuanto a los servicios de competencia municipal, sino que debía asistir y cooperar con ellos en materia e obras, infraestructura y servicios técnicos. La diputación de Córdoba estructuró el Área de Cooperación y Medio Ambiente, que elaboraría anualmente una serie de planes de actuación prioritaria a través de los cuales se financiaría las distintas obras.<sup>93</sup>

Consolidado el sistema democrático, en 1994 se realizó una exposición conmemorativa de los 15 años de democracia municipal en la que se recogieron las

---

<sup>90</sup> La comarcalización era una necesidad económica, política y cultural en Andalucía, ante la falta de arraigo histórico necesitaba el impulso institucional para despertar el interés de los municipios en agruparse par resolver problemas comunes y conseguir una mayor descentralización, sin embargo la Ley Reguladora de las relaciones entre la Comunidad autónoma de Andalucía y las diputaciones Provinciales supuso un retroceso en la necesaria descentralización política económica y de planificación hacia las comarcas, según opinaba Rosa Aguilar, portavoz de IU en la Diputación. Libro de Actas del Pleno, sesión del 16 de abril de 1988

<sup>91</sup> Actas del Pleno, sesión del 11 junio de 1983

<sup>92</sup> El plan contó con la aprobación de todos los grupos políticos aunque no dejaron de hacersele ciertas observaciones como la de trato de favor a algunas poblaciones o de inadecuación del plan de infraestructura con la realidad de la misma en la provincia. Libro de Actas del Pleno, sesión del 15 de octubre de 1983

<sup>93</sup> Un panorama pormenorizado de las realizaciones puede comprobarse en DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE CÓRDOBA: *15 años de democracia municipal. 1979-1994*. Diputación, Córdoba, 1995, pp.84-126.

## VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA

realizaciones en materia de cooperación con los municipios. sin entrar a valorar la distribución pormenorizada de las inversiones, y el matiz político de las mismas, no deja de ser interesante resumir los planes y programas de actuación de la diputación de Córdoba durante estos años<sup>94</sup>.

De todos los planes y programas de actuación en Cooperación es el Plan Provincial de Obras y Servicios el que recabó mayor inversión (36,7%), y a más larga distancia los planes de obras en la red viaria local (13,4%), al que se le sumaría el 7,5% del mantenimiento de carreteras provinciales, y el otro programa con cierta atención es el Convenio INEM-Corporaciones Locales (7,97%). De 1979 a 1994 se invirtieron en Cooperación Municipal 47.666.620 millones de pesetas, repartidos en trece tipos de actividades diferentes<sup>95</sup>. Si observamos el cuadro de inversiones en actividades concreta, el "agua" (Abastecimientos, alcantarillados, etc.), que ha pasado a denominarse 'ciclo hidráulico integral' se lleva el 21,0% de las inversiones de Cooperación, y las carreteras el 20,0%, las dos competencias básicas de la Diputación, sea cual sea su denominación bajo el régimen político que sea.

### CONCLUSIONES.

La Diputación de Córdoba, desde el traspaso de competencias sobre los caminos provinciales en la dictadura primorriverista hasta la consolidación de la democracia, desarrolla fundamentalmente una labor de gestión en infraestructura viaria provincial que facilita el acceso a todos los núcleos de población, comenzando por los municipios y terminando por las aldeas y núcleos de población, a la vez que pretende contribuir al desarrollo provincial dando salida a los productos agrarios en las zonas mas ricas.

A partir de las posguerra iniciará una mayor atención a los pueblos, comenzando por la colaboración puntual en la reconstrucción de los pueblos, y atendiendo al equipamiento municipal, primero de bienes públicos, sobre todo a finales de los cincuenta y que cuajará en la Cooperación municipal que se desarrolla en los sesenta tímidamente, pero con bastantes logros en los setenta, para consolidarse como una de las competencias prioritarias desde la transición del franquismo al régimen democrático. Caminos, abastecimiento de agua a los pueblos, alcantarillado, electrificación rural, pavimentación, casas de médicos, escuelas, mataderos, mercados, lavaderos y un sinfín de pequeñas realizaciones en cada pueblo jalonan una actividad, muy limitada por la escasez de

---

<sup>94</sup> Resúmenes elaborados a partir de la memoria publicada sobre la exposición. *15 años de democracia municipal. 1979-1994*

<sup>95</sup> Véase Apéndice C.7 y G.7

## INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS URBANOS

asignaciones presupuestarias, pero innegable, constituyendo un apoyo a los municipios realmente estrangulados en una precaria hacienda municipal.

Durante la transición y consolidación de la democracia, la Diputación de Córdoba, mantiene actuaciones sobre necesidades concretas consecuencia de la demanda que llevaba aparejada el desarrollo socioeconómico, incluso en una provincia agraria como la de Córdoba, y que ya habían aparecido al final el franquismo (instalaciones deportivas, protección civil, etc.), continuaría el tradicional servicio de incendios, mientras que la telefonía y electrificación rural culminaría el largo proceso iniciado, o al menos planteado su necesidad, en los años veinte. A ello se añadieron obras de infraestructura social (hogares de pensionista, casas de juventud, guardería, edificios de usos múltiples) que sí suponen una novedad, mientras que los de infraestructura cultural no lo eran tanto puesto que en bibliotecas y museos, también se había mantenido una relativa intervención.

Y, sobre todo, mantiene el intento de paliar, el ya secular y endémico problema del paro. Durante la época primorriverista, la República y el franquismo, la Diputación de Córdoba mediaba en los fondos para remediar el paro obrero a través de la sección de Vías y Obras, y durante la transición se intentaría hacer frente con el Plan de Empleo Rural y con los convenios entre el INEM y las Corporaciones Locales.

Infraestructura viaria -camino y carreteras provinciales-, e infraestructura municipal, abastecimiento de agua a los pueblos y alcantarillado -pantanos, colectores, depuradoras- han sido los puntales básicos de la gestión provincial durante más de setenta años, a ellas se añaden otras obras y servicios municipales, que han ido variando de una época a otra y en relación con el crecimiento de la demanda social.



VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA

	'49	'50	'51	'52	'53	'54	'55	'56	'57	'58	'59	'60	'61
<b>ARQUIT/VV OO</b>	<b>27</b>	<b>38</b>	<b>27</b>	<b>15</b>	<b>24</b>	<b>51</b>	<b>70</b>	<b>81</b>	<b>67</b>	<b>67</b>	<b>35</b>	<b>53</b>	<b>98</b>
Edif provin y HH	3	4	2		2	3	1	8	4	1	5	2	4
Caminos Vecinales	16	25	17	12	19	38	48	40	28	25	14	26	63
Carrete pp y nacion	1	3		1		5	1						
Pantanos										2		1	
Parq móvil y maqui	1	3	2	2			4	9	3	11	5		1
Ferrocarril			2										
Banco Crédito Local	2				1	2							
Reconstruc pueblos	4	3										5	4
Construcc escolares					1	1	2	6	3	7	2	2	1
Cooperación			4			1	12	15	19	20	9	14	17
Aguas													6
Vivienda funcionar					2	1	2	2	1				
Aeropuerto									3			1	
Otros						1			5				

C. 1. TEMAS DE INFRAESTRUCTURA EN LOS PLENOS DEL FRANQUISMO: 1949-1961

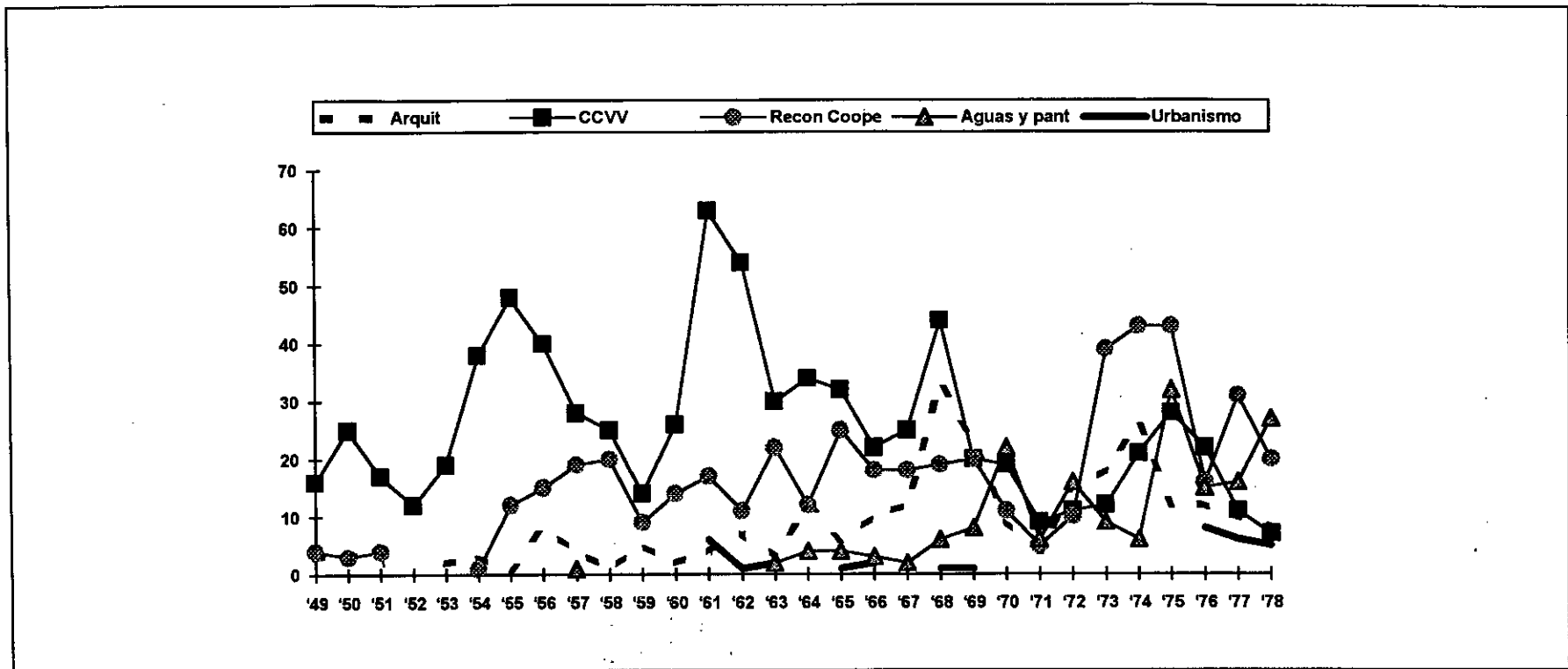
	'62	'63	'64	'65	'66	'67	'68	'69	'70	'71	'72
<b>ARQUITECT/VVOO</b>	<b>90</b>	<b>72</b>	<b>69</b>	<b>72</b>	<b>59</b>	<b>63</b>	<b>107</b>	<b>92</b>	<b>93</b>	<b>59</b>	<b>96</b>
Edif provin y HH	7	3	12	6	10	12	33	23	9	4	15
Caminos vecinales	54	30	34	32	22	25	44	20	19	9	11
Carreteras pp				1		2					
Pantanos				1	1		2	4	2	3	10
P.Movil y maquina	2	1	2	3	3	4	1	3			3
Ferrocarril					1						
Contratación								4	24	17	13
Reconstruc pueblos	7	6									
Construc escolares	2	3	1								
Cooperación	11	22	12	25	18	18	19	20	11	5	10
Plan P. Serv Técni	1	2		1	2			7	1	8	4
Aguas		2	4	3	2	2	4	4	5	3	13
Vivienda funcionari	2	3	3				1	1		3	3
Aeropuerto							3	3			
Otros (Plan Campiñ			1	3	3					3	3
Proyectos obras								3	22	6	13
Urbanismo							1	1			1

C. 2. LOS TEMAS DE INFRAESTRUCTURA EN LOS PLENOS DEL FRANQUISMO: 1962-73

INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS URBANOS

	'73	'74	'75	'76	'77	'78	'79
<b>ARQUITECTURA/VVOO</b>	<b>143</b>	<b>125</b>	<b>131</b>	<b>99</b>	<b>84</b>	<b>89</b>	<b>15</b>
Edificios provinciales y HH	18	26	12	12	10	8	4
Caminos vecinales	12	21	28	22	12	7	2
Pantanos (S <sup>a</sup> Boyera)	7	4	4			1	
P. Móvil y maquinaria	9	6	5		6	4	1
Ferrocarril		2				6	
Contratación	4	3	1	1	1	2	
Construcciones escolares		1			1		
<b>Cooperación</b>	<b>39</b>	<b>43</b>	<b>43</b>	<b>16</b>	<b>31</b>	<b>20</b>	<b>1</b>
Servicios Técnicos Com	11	1	1	2			
Aguas	29	17	27	15	10	23	5
Proyectos obras	1			2	4		
Urbanismo				8	6	15	2
Otros	3	1	9	12	1	1	
Paro			1	2	2		
Inversiones Zona Ac-Es					1	2	

**C.3: TEMAS DE INFRAESTRUCTURA Y COOPERACIÓN AL FINAL DEL FANQUISMO  
1973-1979**

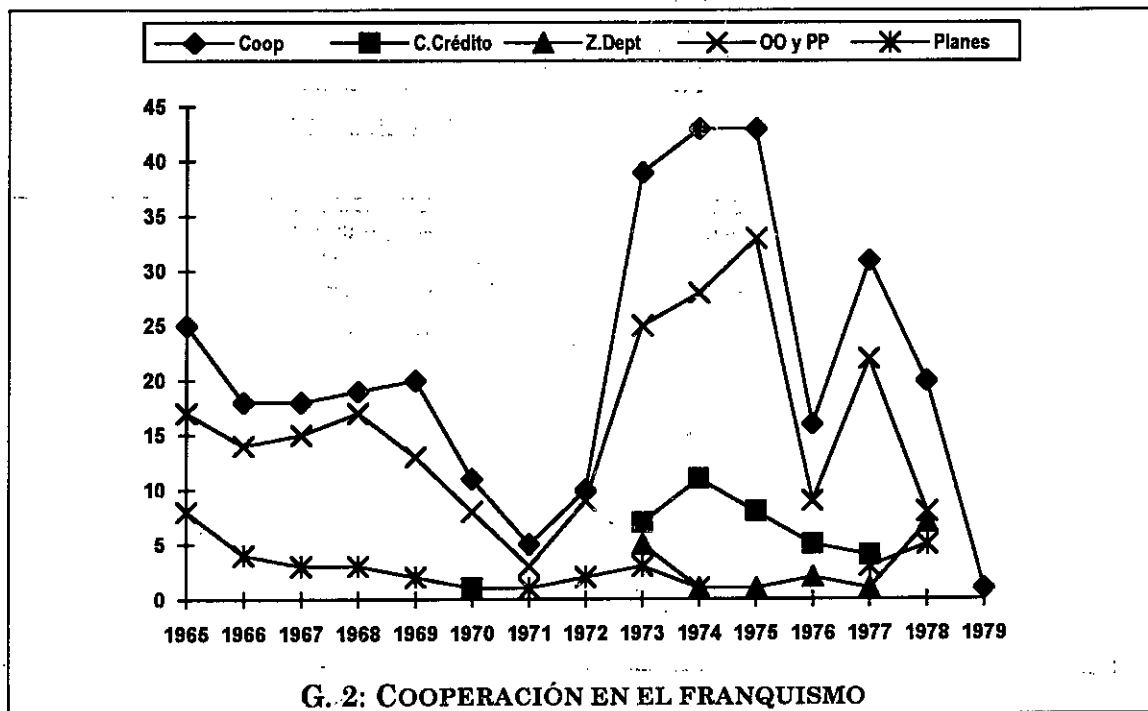


G. 1: VÍAS Y OBRAS Y COOPERACIÓN EN LOS PLENOS DEL FRANQUISMO

INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS URBANOS

	'65	'66	'67	'68	'69	'70	'71	'72	'73	'74	'75	'76	'77	'78
<b>Cooperación</b>	<b>25</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>39</b>	<b>43</b>	<b>43</b>	<b>16</b>	<b>31</b>	<b>20</b>
Planes														
Alcan y colect		1	5	4			1	1	1	2	3			
Caja Créd Coope						1			7	11	8	5	4	
Casas Consistori								1	3	2	5			
Electricific alumbr	6	7	4	5	4		1	3	7	7	7	3		1
Mercad y matads	5	4	3	4		2			3		1	1		
Pavimentación	2	1	2	2		1		1	2	3	3			
Telefonía	1	1	1						1		2			
Terrenos industr								1	1		1			
TV								1			1			
Zonas Deportiva									5	1	1	2	1	7
Lavaderos	1													

C. 4: COOPERACIÓN EN LOS PLENOS DEL FRANQUISMO DESDE 1965

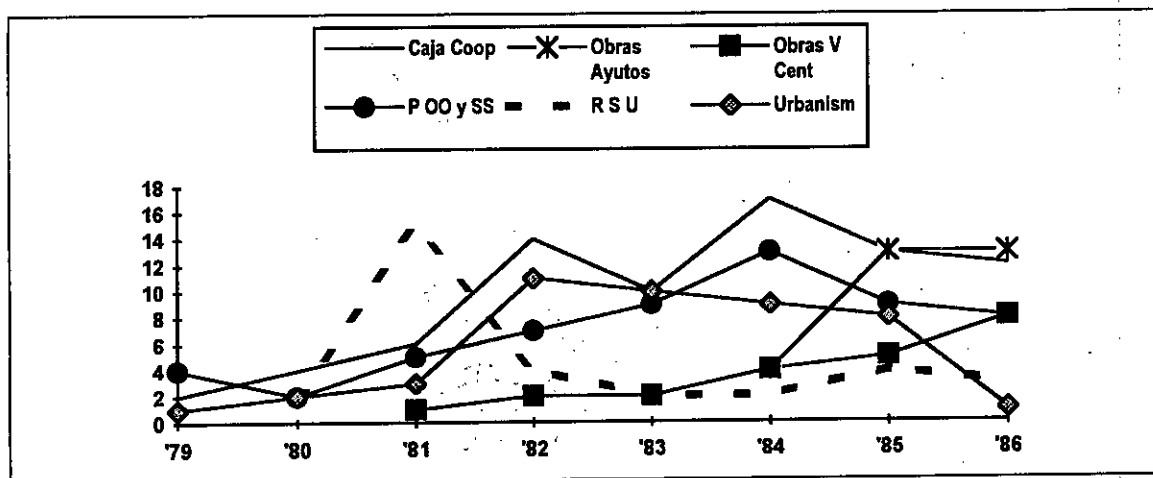


G. 2: COOPERACIÓN EN EL FRANQUISMO

VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA

	'79	'80	'81	'82	'83	'84	'85	'86
<b>COOPERACIÓN</b>	<b>17</b>	<b>34</b>	<b>48</b>	<b>78</b>	<b>60</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>11</b>
						<b>6</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
Aguas. EMPROACSA	4	10	4	7	1	4	5	3
Caja Crédito Cooperac	2	4	6	14	10	17	13	12
Caminos provinciales	4	4	2	6	5			3
Carreteras						5	6	2
Contratación	1	2	2		2	1	3	21
Empleo C. PER/ INEM		1	1		2	9	2	3
Encuesta equipamient							2	2
Expropiaciones					3	8	9	8
Instalaciones Deportiv		1	2	2			5	
Medio ambiente							1	1
Obras contr por Aytos						4	13	13
Obras V Centenario					2	4	5	8
Parque y Talleres						5	2	
Planes PP Obras y SS	4	2	5	7	9	13	9	8
Proyectos y obras			9	23	13	40	36	28
Residuos Sólidos Urba		2	15	4	2	2	4	3
Servicio contra incend					1	4	2	1
Urbanismo	1	2	3	11	10	9	8	1
Otros		4	2	3	4	1	1	

C. 5: COOPERACIÓN EN LOS PLENOS DESDE 1979



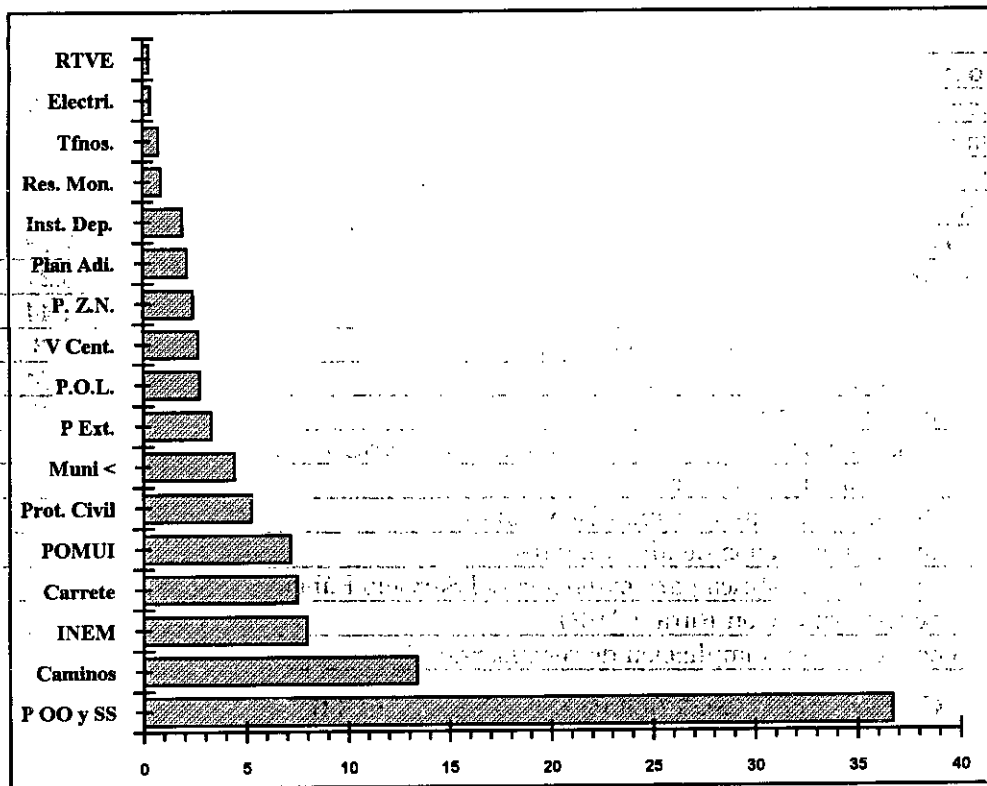
G. 3. COOPERACIÓN EN LOS PLENOS DE LA TRANSICIÓN 1979-1987

INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS URBANOS

<b>Nombre del programa</b>	<b>%</b>
Plan Provincial de Obras y Servicios	36,7
Planes de Obras en la Red viaria Local	13,4
Convenio INEM-Corporaciones locales	7,97
Mantenimiento de Carreteras provinciales	7,5
Obras Adicionales, liquidaciones y Urgentes (POMUI)	7,18
Programa de Protección civil	5,27
Fondo Especial para Municipios Menores de 5.00 hab.	4,44
Planes Extraordinarios de inversiones	3,3
Programa Operativo Local P.O.L.	2,74
Programa V Centenario Unidad de España	2,7
Plan de la Comarca de Acción Especial de la Comarca Zona Norte	2,43
Plan Adicional al Provincial	2,14
Plan Provincial de Instalaciones Deportivas	1,94
Convenio Restauración de Monumentos	0,89
Convenio con Telefónica para extensión del Servicio Público telefónico	0,75
Plan de Electrificación Rural (CAES)	0,35
Convenio con RTE (ampliación de reemisores)	0,3

**C. 6: PLANES Y PROGRAMAS DE ACTUACIÓN EN COOPERACIÓN 1979-1994**

VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA

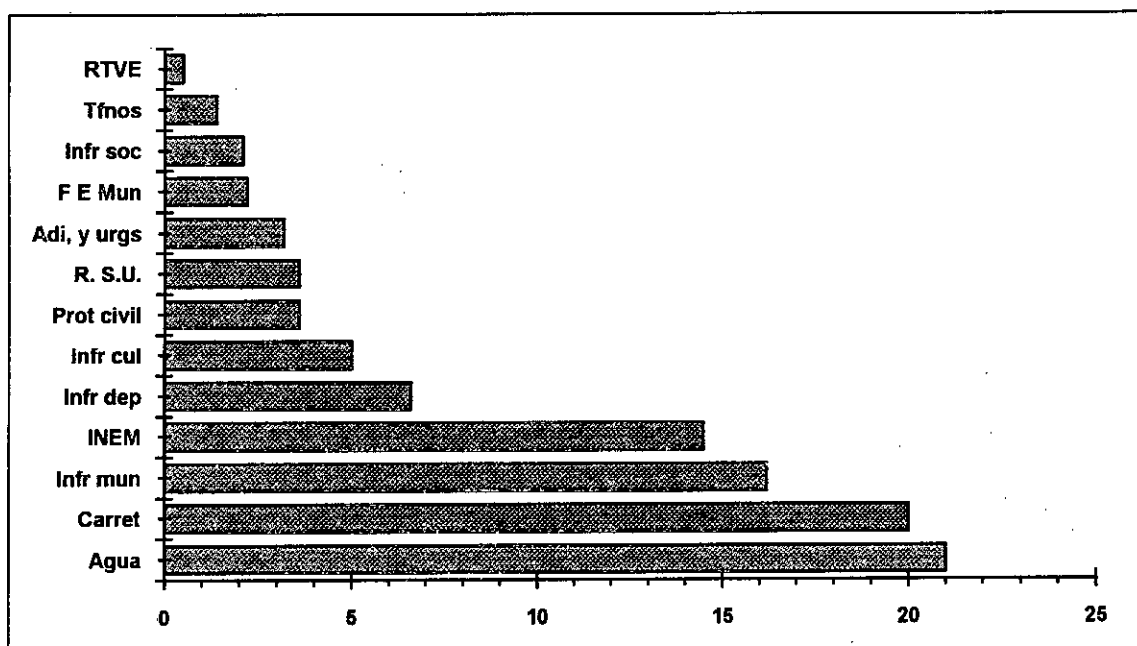


G.4: PORCENTAJES COMPARATIVOS DE LAS INVERSIONES REALIZADAS EN LOS DIVERSOS PROGRAMAS DE ACTUACIÓN EN COOPERACIÓN 1979-1994

## INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS URBANOS

Concepto	%		
Ciclo Hidráulico integral	21,0	Protección civil	3,6
Carreteras Provinciales	20,0	Residuos Sólidos Urbano	3,6
Infraestructura Municipal	16,2	Adicionales, Liq. y urgen	3,2
Convenios INEM	14,5	Fondo Especial Municipal	2,2
Infraestructura deportiva	6,6	Infraestructura social	2,1
Infraestructura cultural	5,0	Instalaciones telefónicas	1,4
		Instalaciones RTVE	0,5

**C.7: PORCENTAJES DEL PRESUPUESTO DE COOPERACIÓN DE LAS INVERSIONES REALIZADAS :  
1979-1994**



**G.7: INVERSIONES REALIZADAS EN COOPERACIÓN: 1979-1994**