

CÓRDOBA

La polémica de la estación del AVE revive en Córdoba 30 años después

• La actuación provocó la destrucción de entre el 40 y el 50% del yacimiento arqueológico de Cercadilla



Enclave arqueológico de Cercadilla / EFE

ALVARO VEGA / EFE
06 Junio, 2021 - 17:48h



Una actividad municipal ha hecho revivir en **Córdoba** una polémica de hace tres décadas, la construcción de la estación del AVE sobre parte de un yacimiento arqueológico excepcional, que incluye un conjunto palatino del siglo III de nuestra era, que se descubrió cuando las máquinas entraron a excavar las zanjas y que ningún estudio previo había vaticinado.

La conferencia de Camino Fuertes, la arqueóloga que ha seguido casi desde el principio el proceso del yacimiento, en el programa *Kalendas en Cordvba*, promovido por el Ayuntamiento de Córdoba, provocó la vuelta al debate sobre si el sacrificio de entre el 40% y el 50% del yacimiento a favor de la nueva estación era necesario.

Para Fuertes, más que una opinión, "lo que hay son una serie de hechos que son incuestionables desde ningún punto", y no pasó otra cosa que "**no se aplicaron las leyes de patrimonio** que tenían que haberse aplicado el primer día que entran las máquinas a hacer el soterramiento de la caja de vías, ese mismo día tenían que haberse paralizado las máquinas".

La arqueóloga de la Agencia Andaluza de Instituciones Culturales, lamenta que la Policía tardase dos días en intervenir tras una denuncia, lo que provocó, afirma, "una **destrucción enorme del sitio arqueológico**, casi del 50%".

Herminio Trigo, alcalde de Córdoba en aquella época, primavera de 1991, por el contrario, defiende una versión diametralmente opuesta. "La obra se paralizó y se encargaron estudios arqueológicos" de manera inmediata, comenta, y la construcción de la estación en ese punto "fue la decisión más difícil que tomé y la que más me quitó el sueño" durante sus dieciséis años en el

¿Quieres estar al día de la actualidad en Córdoba? [Suscríbete a nuestras notificaciones](#)

Ayuntamiento, nueve de ellos en la Alcaldía, en la que sustituyó a Julio Anguita.

Que el yacimiento de Cercadillas, la parte que quedó visitable, es excepcional y constituye un hito en la muy reputada arqueología cordobesa, no lo discute nadie, como tampoco la pérdida que supuso la construcción de la estación precisamente en el sitio en el que estaba previsto y donde se atribuye al emperador romano Maximiano Hercúleo que tuvo su palacio.

De hecho, la incoación del expediente para su inscripción como zona arqueológica por la Junta de Andalucía en 1995, que se concretó dos años más tarde, habla del "hallazgo de unas estructuras que revisten una **excepcional importancia**, un interesantísimo conjunto palatino fechado a fines del siglo III d.C., que adquiere especial interés y relevancia por la singularidad de sus características edilicias y arquitectónicas, por sus dimensiones y la originalidad de su diseño".

El criptopórtico que se sacrificó en gran parte para construir era "una exedra de 109 metros de diámetro" y lo dice en pasado porque "parte de los restos se han perdido en la construcción de la playa de vías", reconocía la Resolución de la Consejería de Cultura, al tiempo que asumía que constituía "una tipología hasta ahora desconocida en Hispania".

A ello, se une "una enorme estructura hidráulica, que podría estar relacionado con el **acueducto de Valdepuentes**", en un conjunto reaprovechado como basílica paleocristiana, necrópolis hasta época mozárabe (se encontró el anillo de uno de los obispos de ese período, Abad Sansón) y arrabal califal.

"A pesar de que había una **comisión de expertos** que decía que tenía que conservarse, que de alguna manera los dos proyectos, estación y yacimiento, tenían que seguir adelante, a pesar de que todas las voces autorizadas en este tema estaban solicitando la conservación del sitio, pues a pesar de eso, la estación se hizo en el sitio en el que estaba proyectado", lamenta treinta años después Camino Fuertes, que se incorporó al yacimiento en 1992, apenas meses después de su descubrimiento, en plena fase de excavación y de hallazgos, a cada cual más sorprendente.

Para Trigo, que defiende que ninguna cata ni referencia bibliográfica indicaban la existencia de restos de importancia, "no había alternativa de donde poner la estación" porque el giro al que obligaba a los trenes la propuesta de los técnicos de Cultura no era viable para los de Renfe. "Es decir, que teníamos todas las bazas en contra", concluye.

Frente a lo que podría o no podría haber sido, quien sigue siendo responsable del enclave arqueológico asegura que **quedan unas dos hectáreas de terreno que se pueden excavar**, lo que no se ha destruido o no está debajo de construcciones. En opinión de Fuertes, "se puede hacer mucho trabajo todavía y lo que va a salir ahí es un valor seguro, eso lo garantizo".

Mientras tanto, la polémica sobrevuela entre lo que hubo que gestionar entonces, la necesidad de cerrar una herida física en la ciudad, dividida por más dos kilómetros de vías que solo se podían salvar por dos pasos de nivel y un viaducto "en ruinas" - enfatiza el entonces alcalde-, y la defensa del patrimonio arqueológico, con un proyecto de integración de restos en la nueva construcción que nunca llegó a ejecutarse

COMENTAR / VER COMENTARIOS