

## **EL RÍO GUADALQUIVIR EN CÓRDOBA: DE ORIGEN DE LA CIUDAD A ESPACIO CONFLICTIVO. LAS PROPUESTAS DE SOLUCIÓN**

---

*FRANCISCO R. GARCÍA VERDUGO  
CRISTINA MARTÍN LÓPEZ*

El río Guadalquivir y su entorno constituye a su paso por la ciudad de Córdoba un espacio privilegiado sobre el cual se está interviniendo en el presente. Para una mejor comprensión del carácter y finalidad de estas actuaciones creemos necesario hacer una breve aproximación a la relación que históricamente ha existido entre la ciudad y el río y de cuál ha sido el proceso configurador de la realidad contemporánea de este espacio.

### **EL PROTAGONISMO DEL RÍO EN LA HISTORIA DE CÓRDOBA**

Como es conocido, Córdoba debe su origen a la presencia del río Guadalquivir, al fundarse en su curso medio en un punto donde es fácil vadearlo y desde el cual tienen fácil salida por vía fluvial hacia el mar los abundantes productos que en su territorio se dan, fundamentalmente los agrícolas de la Campiña y los minerales de la Sierra. Tanto el primitivo poblado ibérico como la ciudad fundada por los romanos se emplazan en la margen derecha, el primero en una loma y el segundo en una antigua terraza del Guadalquivir a levante de aquella y en sus inmediaciones, posibilitando así el fácil control de los caminos y del curso del agua y su propia defensa.

El protagonismo del río en la vida de la ciudad se prolonga durante toda la Edad Media y el siglo XVI, ya que a su carácter de vía de comunicación y de transporte une la de constituir, el agua del mismo, la materia y fuerza motriz necesaria e imprescindible para muchas de sus actividades productivas, de modo que el río desempeña un papel

decisivo en el dinamismo económico cordobés de estos siglos, hallándose en sus inmediaciones el centro neurálgico de la ciudad y localizándose en los barrios colindantes la mayor parte del artesanado y comercio de la misma.

En la orilla y en su propio cauce se localizaban las principales factorías de la actividad industrial cordobesa tal y como nos atestiguan los molinos aún hoy en día existentes y que, por aquel entonces, se utilizaban como aceñas, batanes, tenerías y otras instalaciones propias de algunos de los sectores más productivos de la ciudad: unos relacionados con actividades de carácter más general, como es el caso de la industria alimenticia; otras vinculadas a la actividad textil, muy desarrollada y diversificada en Córdoba, junto con la del cuero, que fue, sin duda, la de más tradición y de la que obtenía el más reconocido prestigio (AA.VV., 1990, 5-6).

La íntima e intensa integración del Guadalquivir en la vida cordobesa comienza a diluirse desde finales del XVI por la decadencia de sus actividades artesanales básicas y el subsiguiente replanteamiento de las funciones urbanas de la ciudad, produciéndose en los siglos posteriores un inicial traslado del centro de actividad hacia el norte que tiene su plasmación urbanística en la construcción de la plaza de la Corredera (1683-1687). Aunque en cierta forma el río continuará aún conservando una cierta relevancia como centro de ocio y esparcimiento al localizarse en su orilla el paseo de la Ribera y la alameda del Corregidor, los dos principales paseos cordobeses hasta las intervenciones decimonónicas.

Es pues en este momento cuando comienza el proceso de lo que algunos autores han venido a denominar como el crecimiento de la ciudad de espaldas al río (CUENCA, DÍAZ Y BERMÚDEZ, 1986, 18), causa y motivo de no pocos de los problemas existentes en su ámbito hasta el presente.

Ciertamente que en el siglo XIX este espacio ribereño pierde su preeminencia recreativa en favor de los modernos paseos creados en la parte noroccidental de la ciudad tales como la Victoria y el paseo de Gran Capitán, más próximos y acordes con la nueva centralidad que en aquella parte se va configurando tras la llegada del Ferrocarril a Córdoba, que a finales de dicha centuria hace manifestar a algunos autores que: *“Es de notar la variación que ha sufrido este sitio en pocos años [la Ribera] perdiendo su importancia para unas clases de comercio o industrias, y adquiriéndola para otras: antes de la construcción de los ferrocarriles, cuando era considerable el paso de diligencias y carros por la carretera general, eran muchas y productivas las posadas o paradores que se encontraban desde el Campo de San Antón al de la Verdad, y en ellas hospedábanse la casi totalidad de los forasteros, [... ..]; pero el movimiento que siempre en aumento tomó la ciudad, impulsado con la vía férrea, hizo a aquella gran masa de forasteros variar completamente de hospedaje, y al par que vimos cerrarse posadas tan lucrativas como las de la Herradura, la Espada, Ballinas, el Puente y otras, perdieron en valor las demás casas, [... ..]”* (RAMÍREZ DE ARELLANO, 1976, 285).

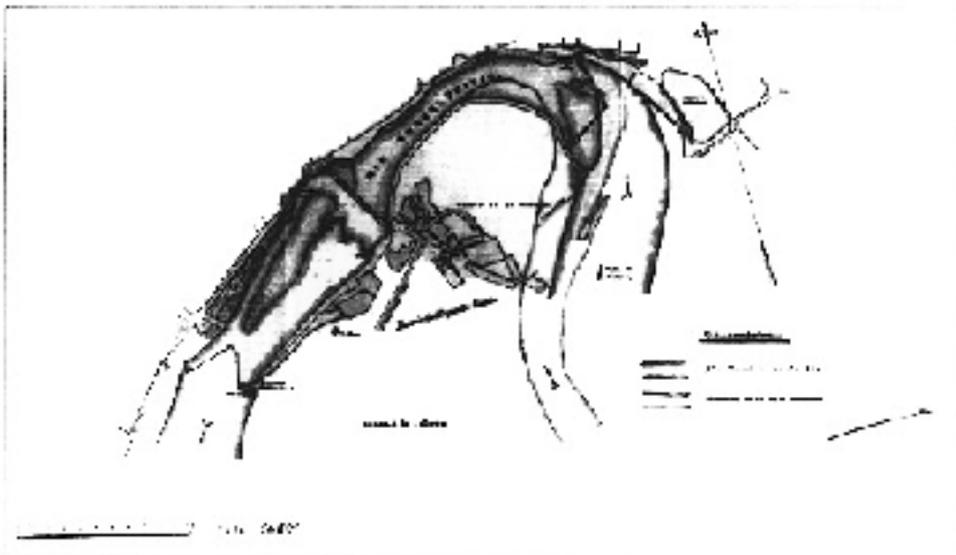
## LA DEFENSA DE LA CIUDAD FRENTE AL RÍO

Uno de los principales problemas que el río ha representado históricamente para la

ciudad, además del siempre presente peligro de las inundaciones, ha sido el de la protección de las márgenes edificadas de la acción erosiva de las aguas al formar el río un meandro a su paso por Córdoba, problema que se concreta, en primer lugar, sobre la parte cóncava del meandro al socavar las aguas los cimientos de la Ribera provocando la ruina de las casas allí construidas; y, en segundo lugar, ante la posibilidad de cortar el lóbulo del meandro abriendo un nuevo cauce en línea recta, abandonando el tradicional y dejando en seco el puente romano y sin comunicaciones a la ciudad con la Campiña.

Diferentes intervenciones destinadas a erradicar o atenuar este problema se suceden al menos desde el siglo XVI, aunque es a partir de mediados del siglo XVIII cuando se emprenden obras con mayor entidad e inicialmente intentando atajar el desplazamiento lateral que el cauce presenta por su izquierda sobre el lóbulo (llamado de Miraflores) en la zona denominada como las Peñas de San Julián a fin de defender el Campo de la Verdad. El murallón allí construido hacia 1777 pronto quedó inservible ante la acción de las aguas (SAINZ GUTIÉRREZ, 1994, 105-117). Ya en el presente siglo, dado el continuo desplazamiento del río en aquel lugar (fig. 1), se construye entre 1912 y 1917 un sistema defensivo constituido por espigones que funcionan hasta que, con ocasión de la avenida extraordinaria de 1947, queda destruido.

Con tanta o mayor preocupación se ve el peligro en la margen derecha, en la zona de la Ribera, pues al estar arruinada allí la muralla de la ciudad, que de alguna manera servía para detener el agua, ésta iba socavando progresivamente el terreno causando la caída de todo lo existente. Como solución se plantea en 1791 el proyecto de construcción



*Figura 1*  
*Croquis comparativo de la situación del río Guadalquivir en 1884 y 1911.*

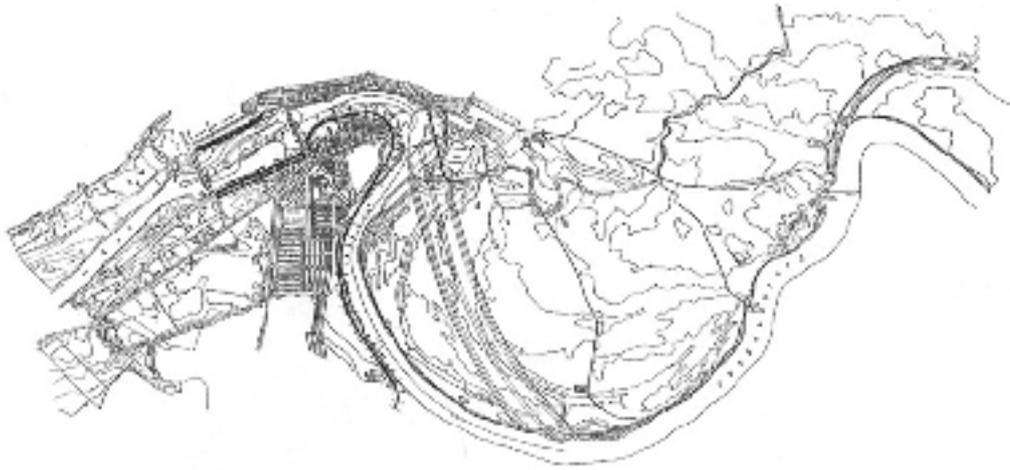


Figura 2

*Planta general del Proyecto Reformado de Defensa y Encauzamiento del Guadalquivir en Córdoba. 1963.*

de un murallón desde el Molino de Martos hasta el Puente Romano, que, iniciado en 1792 y después de no pocas penalidades, se da por concluido en 1854 habiéndose realizado tan sólo en poco más de la mitad de lo previsto. El resto, tras muchas peticiones por parte del Ayuntamiento al Gobierno queda finalizado en 1905 (MARTÍN LÓPEZ, 1990, 135-150).

Con esta actuación también se consigue sacar el trazado de la carretera de Madrid a Cádiz de las calles del interior hacia la Ribera, evitando así los numerosos perjuicios que venía ocasionando a los vecinos y a la ciudad en general. La nueva fachada de la ciudad hacia el río no obedece a un proyecto general de alineación de esta nueva vía, sino que atiende a sucesivos proyectos fragmentarios, por tramos, con un resultado final pobre, insatisfactorio y, según algunos, impropio de una ciudad como Córdoba, más aún cuando está junto a su entrada principal y colindante con el principal núcleo monumental de la ciudad (Mezquita, Alcázar, Puerta del Puente, Palacio Episcopal, Triunfo, etc.).

La última obra emprendida para conjurar el peligro que la actividad de la corriente representa es la que se desarrolla según el proyecto inicial de *Defensa y Encauzamiento del río Guadalquivir en Córdoba* (1956) (fig. 2). Dicho proyecto, que sufrió determinadas modificaciones y no fue ejecutado en su totalidad, se llevó a cabo entre 1957 y 1966 constituyendo una de las principales obras de defensa fluvial acometidas en España hasta entonces. Con esta realización se logró fijar los márgenes del Guadalquivir a su paso por Córdoba mediante la construcción de diversos diques y malecones que encajonan el cauce del río entre muros de hormigón.

Por aquel entonces se entendía que ésta era la manera de integrar el río en la ciudad y de contribuir al ornato urbano (CABANÁSCÓRDOBA, 1963, 474), lo que difícilmente se entiende en la actualidad a la vista de los resultados dada la dura intervención exclusivamente de ingeniería hidráulica, exenta de cualquier otro tipo de consideraciones urbanísticas o estéticas como fácilmente se evidencia al comprobar, por ejemplo, que el llamado *dique insumergible* posee una altura tal que, visto desde el paseo de la Ribera, oculta todo la realidad urbana existente detrás de él (el Campo de la Verdad y el antiguo barrio de Miraflores).

## **OTRAS INTERVENCIONES EN TORNO AL RÍO**

Hasta mediados del presente siglo el único puente existente era el Puente Romano o Viejo, reparado una y otra vez a lo largo de su historia (SAINZ GUTIÉRREZ, 1894), habiéndose planteado en diversas ocasiones, desde el pasado siglo, la posibilidad de construir un nuevo puente en la prolongación de la calle de la Feria hacia el lóbulo de Miraflores con lo que se conseguiría un acceso nuevo y más amplio y además centrado en relación al Casco Histórico.

El Puente de San Rafael, inaugurado en 1953, por contra se construye aguas abajo del existente, creando un nuevo acceso a Córdoba y un importante eje Norte-Sur a poniente del Casco Histórico articulador de la moderna expansión occidental de la ciudad y que, en cierto modo, deja en una posición un tanto excéntrica al barrio del Campo de la Verdad y al lóbulo de Miraflores, comenzando así una marginación acentuada por la no

construcción de los puentes previstos y, más aún por el cerramiento, frente al resto de la ciudad, de que es objeto por el *dique insumergible*. Como consecuencia de la construcción de este puente se abre, por medio de la huerta del Alcázar, la avenida del Alcázar comunicando ambos puentes por la margen derecha y variando por ahí el trazado de la carretera Nacional IV.

Para intervenir en el espacio urbano en contacto con el río y relacionado con el Proyecto de Defensa y Encauzamiento el Ayuntamiento, en desarrollo del Plan General de 1958, formula en 1960 el *Plan Parcial de Ordenación de las márgenes del Guadalquivir en su trayecto Urbano*, reformado posteriormente por sendos proyectos de 1966 y 1968 y que sólo es aprobado parcialmente por el Ministerio en Mayo de 1970.

Entre sus determinaciones principales, en relación al espacio que aquí analizamos, contemplamos el destino de la mayor parte del espacio del lóbulo de Miraflores a parque (para lo que se hace necesario eliminar el barrio que se había levantado al parcelar la huerta del mismo nombre), y la construcción de una ronda de circunvalación, que al sur del Casco exigía el desdoblamiento de la carretera de Madrid a Cádiz o Nacional IV en aquel tramo. A tal fin el Plan Parcial contempla una nueva alineación que, retranqueando la existente desde el Campo de Madre de Dios hasta la Puerta del Puente, habría de proporcionar una nueva fachada a la ciudad. Aunque esta realineación no se llega a desarrollar ante la oposición de ciertos sectores ciudadanos, el desdoblamiento sí que se ejecuta, pero, a la vez que se facilita un mayor volumen de circulación por esta vía, se introduce un elemento determinante para la posterior degradación y deterioro de esta fachada de la ciudad.

## LA CIUDAD CONSTRUIDA EN LAS MÁRGENES

El frente sur del Casco Histórico quedaba constituido por parte de las antiguas parroquias de Santiago, San Nicolás de la Ajarquía y de la Catedral, que con una extensión de unas 12,5 constituye el hoy en día llamado barrio de la Ribera. Su evolución durante el presente siglo ha tenido la misma tónica que la observada en la mayor parte de la ciudad antigua, si bien en los últimos decenios su deterioro se ha incrementado llegando a construir la parte más degradada de ésta.

A mediados de los ochenta el número de fincas existentes era de 367, con una edificación predominantemente antigua (en su mayoría de los siglos XVIII y XIX), habiendo sufrido una escasa evolución posterior. Normalmente son casas unifamiliares o de vecinos estructuradas en torno a patios, siendo frecuente encontrar determinadas piezas (en muy diferente estado de conservación) de gran valor, ya sea por sus elementos arquitectónicos, tipología o valor histórico y antropológico, habiendo sido demolidas algunas otras que existieron y sustituidas por edificaciones modernas de escaso mérito y calidad constructiva.

El estado edificatorio de este sector en esos mismos años se resume en las siguientes cifras: 8 edificios en fase de rehabilitación, 1 construyéndose de nueva planta, 48 edificios con deterioros importantes pero susceptibles de ser recuperados, 32 edificios en estado ruinoso y 44 solares.

La población residente en 1986 era de 1.363 personas ocupando tan sólo 188 edificios del total existente, 23 de ellos albergando a una persona y 27 con dos. Estos datos nos muestran el bajísimo índice de ocupación de este sector con una población de una estructura demográfica envejecida.

Las causas de esta situación son de diversa índole, tales como: la propia presencia del río y la influencia de sus aspectos negativos dado el estado que ha presentado hasta el momento (malos olores y abundante presencia de mosquitos y otros insectos en determinadas estaciones, mayor humedad en las casas más próximas,...); la transformación a la que se vio sometido el paseo de la Ribera en travesía de la carretera Nacional IV que trajo consigo un aumento considerable de los ruidos, de los humos y constituyó una barrera drástica de separación hacia el río; la inadecuación de la edificación y la falta de las condiciones necesarias para la vida moderna; el bajo nivel económico de gran parte de la población residente, etc...

En la orilla izquierda, siempre existió el pequeño arrabal del Campo de la Verdad, permanente sometido y muchas veces castigado por las inundaciones del Guadalquivir, circunstancia que junto a otras, tales como su aislamiento o el propio microclima del lugar, más tórrido en época estival que el del resto de la ciudad (LÓPEZ ONTIVEROS, 1981, 163-166), hacen que los cordobeses no se hayan sentido atraídos por instalarse allí, contemplándose el Guadalquivir como una barrera segregativa.

Ante la necesidad de viviendas existente en Córdoba a finales del primer tercio del siglo, surgen las primeras ocupaciones en esta zona mediante grupos de chabolas, las autoconstrucciones procedentes de la parcelación de la huerta de Miraflores y la barriada de Fray Albino construida por la Agrupación Benéfica de la Sagrada Familia (1947-1950) (GARCÍA VERDUGO y MARTÍN LÓPEZ, 1994, 67). Esta intervención de la iniciativa benéfica y de la Administración, y prácticamente nunca de la privada, es la que da paso a la construcción de toda la periferia sur, apoyada su ordenación en la carretera Nacional IV y en la de Granada dando la espalda río, y asignada al escalón más bajo de la pirámide social.

La realidad actual del antiguo barrio del Campo de la Verdad participa de la tónica general evolutiva del Casco Histórico, muy similar a la Ribera, aunque con un mayor grado de deterioro y abandono. Esta situación se haya propiciada por la vecindad de la antigua parcelación de Miraflores, en la que, destinada por el P.G.O.U. de 1958 a formar un parque, comienzan sus fincas a ser expropiadas y demolidas por el Ayuntamiento sin que se llegue a una mayor concreción de dicho proyecto, de modo que este lugar se va convirtiendo en una especie de vaciadero lleno de ruinas, chatarras y estiércol en el que pastan los animales.

## **LA RECOMPOSICIÓN DE LA CIUDAD DESDE LA INTERVENCIÓN EN EL RÍO**

Según lo hasta aquí expuesto, el Guadalquivir ha pasado de ser una pieza central en la vida de la ciudad a convertirse en un elemento marginal de la misma, tal y como se plasma en el paisaje ribereño lleno de ruinas y vacíos. El desarrollo urbano de la ciudad

en el último siglo, fundamentalmente, le ha vuelto la espalda, ignorándolo y convirtiéndolo en una barrera segregativa física y socialmente dentro de la propia ciudad.

Desde el nuevo P.G.O.U. de 1986, reconociendo su potencialidad y valor como elemento natural dentro del núcleo urbano, trata de invertir este carácter negativo de la relación entre Córdoba y su río quebrando la inercia de incomunicación y marginalidad que tenía. Partiendo de la realidad existente el Plan interpreta al río y su entorno como una pieza estructurante fundamental en la pretendida recomposición urbana de la ciudad, de modo que, desde una perspectiva global, propone una serie de intervenciones centradas en la recomposición de las fachadas de la ciudad al río y en la utilización de los espacios libres de las márgenes para usos públicos, al mismo tiempo que el diseño de la red viaria principal de la ciudad provoca la aparición de nuevos puentes como elementos de conectividad funcional de las partes hasta ahora separadas por el río.

Todas estas actuaciones tratan de ser un contrapeso de la actuación que al norte significa la operación Renfe, equilibrando la ciudad y dejando que entre ambas el Casco Histórico desempeñe el papel central que le corresponde.

En desarrollo de las previsiones del Plan General se formula y aprueba en 1992 el *Plan Especial del Río Guadalquivir*, el cual actúa como un plan director de los distintos proyectos que se han de llevar a cabo con posterioridad en el ámbito delimitado en torno al río, marca las líneas generales y coordinará la gran variedad de las operaciones a realizar sobre tan amplio y heterogéneo espacio.

Las actuaciones contempladas por este Plan según sus objetivos se clasifican en cuatro grupos (fig. 3): las dirigidas a articular y estructurar toda la ordenación de este espacio (la penetración desde la N-IV, el arco viario sur, etc.); las operaciones que tratan de la recomposición y rehabilitación de núcleos urbanos estableciendo, a su vez, un nuevo contacto río-ciudad (barrio de la Ribera, Campo de la Verdad, paseo de la Ribera, la Calahorra, etc.); intervenciones de ordenación de los nuevos espacios libres en las márgenes fluviales (Molino de Martos, Balcón del Guadalquivir, el Arenal, etc.) y las propuestas encaminadas directamente a la recuperación del elemento natural del río, su saneamiento integral y la conservación de los valores ecológicos e históricos (limpieza del cauce, los Sotos de la Albolafia).

Desde entonces han sido varias ya las actuaciones ejecutadas tales como la del parque del Arenal que sirve como asiento del recinto ferial, la construcción de un nuevo campo de fútbol en dicho parque del Arenal, la construcción del puente del mismo nombre, pieza fundamental para la apertura del arco viario sur, actualmente concluyéndose. Otras actuaciones se hay an en fase de la redacción de los proyectos, tales como el Proyecto del Parque de Miraflores y el de la Urbanización del Molino de Martos y de la Ribera del Estadio.

## CONSIDERACIONES FINALES

Siendo muchas las ilusiones que la ciudad tiene depositadas en el desarrollo de toda esta serie de actuaciones en el espacio privilegiado que es el río y su entorno, creemos



- |   |   |
|---|---|
| <p><b>GRUPO A. OPERACIONES ESTRUCTURALES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A-1 Vía de penetración desde la Nacional IV</li> <li>A-2 Arco Viario Sur</li> <li>A-3 Parque y Puente de Miraflores</li> </ul>  | <p><b>GRUPO C. OPERACIONES DE ORDENACIÓN DE LOS ESPACIOS LIBRES DE LA RIBERA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>C-1 Molino de Martos y Balcón del Guadalquivir</li> <li>C-2 Ribera del Estadio</li> <li>C-3 Campo del Arenal</li> <li>C-4 Parque de la Acera del Río</li> </ul> |
| <p><b>GRUPO B. OPERACIONES DE RECOMPOSICIÓN Y REHABILITACIÓN URBANA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B-1 Barrio de l Ribera</li> <li>B-2 Barrio del Campo de la Verdad</li> <li>B-3 Paseo de la Ribera</li> <li>B-4 Puente Romano y Torre de la Calahorra</li> <li>B-5 Fachada Fluvial de la margen izquierda</li> <li>B-6 Estadio del Arcángel y su entorno</li> <li>B-7 Conexión Acera del Río-Acera del Lindero</li> </ul> | <p><b>GRUPO D. OPERACIONES DE RESTAURACIÓN Y REGENERACIÓN FLUVIAL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>D-1 Limpieza del cauce</li> <li>D-2 Sotos de la Albolafia</li> </ul>   |

*Figura 3*  
Plano general del Plan Especial del Río Guadalquivir. Propuestas de Ordenación. 1992.

que esta intervención entraña no pocas dificultades por la gran extensión superficial que abarca y por la heterogeneidad de la problemática y cuestiones por abordar. Por contra los recursos de la administración local en una ciudad como Córdoba no son muchos ni a nivel humano y mucho menos en el plano económico para tan ambiciosa pero necesaria empresa. La necesaria participación de las distintas administraciones implicadas puede suponer una dificultad añadida para llegar a los acuerdos de colaboración pertinentes.

El mismo hecho de que varias de las intervenciones estén encaminadas a la creación de diversos parques o diseños de espacios libres entraña una dificultad de partida pues no estamos habituados a tener tantos y tan concentrados en un mismo sector de la ciudad. Al margen de la incertidumbre de la existencia de financiación para desarrollar los proyectos, se plantea la duda de qué carácter y uso dar a cada uno de ellos y, más aún, cómo gestionarlos y mantenerlos.

Finalmente, pensamos que, a pesar de las ganas y la ilusión por intervenir, los errores y equivocaciones también pueden estar presentes en algunas de las decisiones adoptadas, tal y como se ha manifestado en las discusiones planteadas con motivo del trazado del nuevo acceso a Córdoba desde la N-IV, ante el ofrecimiento por parte de la Junta de Andalucía de construcción del puente de Miraflores proyectado por Santiago Calatrava (rechazado en su día por el gobierno municipal), o cual deba de ser la intensidad y destino de la intervención en los Sotos de la Albolafia.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AA.VV. (1990): *El Guadalquivir en Córdoba*. Número monográfico de *El Pregonero* nº 83. Córdoba.
- CABANÁS CÓRDOBA, R. (1963): “Modificaciones recientes del curso del Guadalquivir en la provincia de Córdoba y obras de defensa a que han dado lugar”. *Estudios Geográficos*, nº 93.
- CUENCA, J., DÍAZ, G. y BERMÚDEZ, P. (1986): “Córdoba y el río Guadalquivir”. *Geometría*, nº 2, 2º Semestre de 1986.
- GARCÍA VERDUGO, F. R. y MARTÍN LÓPEZ, C. (1994): *Cartografía y Fotografía de un siglo de urbanismo en Córdoba, 1851-1958*. Córdoba. Gerencia Municipal de Urbanismo. Excmo. Ayuntamiento de Córdoba.
- LÓPEZ ONTIVEROS, A. (1981, 2ª edic.): *Evolución urbana de Córdoba y los pueblos campiñeses*. Córdoba. Excma. Diputación Provincial de Córdoba.
- MARTÍN LÓPEZ, C. (1990): *Córdoba en el siglo XIX. Modernización de una trama histórica*. Córdoba. Gerencia Municipal de Urbanismo. Excmo. Ayuntamiento de Córdoba.
- RAMÍREZ DE ARELLANO, T. (1976, 3ª edic.): *Paseos por Córdoba, o sean apuntes para su historia*. Córdoba. Librería Luque.
- SAINZ Y GUTIÉRREZ, L. (1894): “Datos históricos acerca de la construcción del Puente llamado de Córdoba en la carretera de primer orden de Madrid a Cádiz”. *Revista de Obras Públicas. Anales*. Tomo III, nº 1. Madrid.