

CÓRDOBA Y EL GUADALQUIVIR: HACIA LA RECUPERACIÓN DEL ESPACIO FLUVIAL EN EL ENTORNO MONUMENTAL DE LA CIUDAD

Alfonso Mulero Mendigorri

Departamento de Geografía y Ciencias del Territorio
Universidad de Córdoba

1. INTRODUCCIÓN

El tema de las relaciones entre la ciudad y el curso o cursos que la atraviesan siempre despierta un notable interés geográfico, dadas las consecuencias de diversa índole que tal convivencia depara tanto para el tejido urbano y sus habitantes como para la propia configuración y dinámica de la arteria fluvial (Del Moral, 1997; Zoido y Fernández, 1996; De la Cal y Pellicer, 2002, entre otros muchos). En los últimos tiempos ha aumentado la atención prestada a esta cuestión, entre otras razones por la mayor valoración de los espacios urbanos centrales y la tendencia hacia su salvaguarda y patrimonialización, por la singularidad y los atractivos propios de los paisajes urbano-fluviales, y también porque los ríos mantienen un componente de naturalidad cada vez más apreciado en contextos fuertemente urbanizados.

Todos los factores antedichos están presentes en el caso de Córdoba y el Guadalquivir, por lo que en las siguientes páginas lo trataremos como ejemplo de los cambios profundos que pueden operarse en la dialéctica río-ciudad cuando concurren los estímulos necesarios de índole social, política y económica. Es sabido que esta ciudad, en su dilatada historia, ha pasado por muy distintas etapas en su vinculación con el río, y es en esta dinámica histórica de cambios donde ha de encuadrarse el análisis que sigue. Esencialmente pretendemos explicar los procesos que, en las tres últimas décadas, han llevado al espacio urbano-fluvial -que venía siendo percibido como elemento de separación y segregación social, y ámbito degradado y de riesgo- a convertirse en un referente para la ciudadanía, que ya comienza a valorarlo como ejemplo de integración urbana, de cohesión social y de alta calidad ambiental y paisajística.

2. LA PÉRDIDA DE LA CENTRALIDAD HISTÓRICA DEL RÍO: SU DEGRADACIÓN Y CONVERSIÓN EN ÁMBITO FRONTERIZO Y MARGINAL

Desde la propia fundación de la ciudad y hasta el siglo XVI, el Guadalquivir desempeñó de manera continuada un papel importante en el diseño urbano y en el desarrollo socioeconómico de Córdoba. Las razones explicativas de tal protagonismo fueron diversas y complementarias: el curso, además de ser barrera defensiva, cumplía funciones de primer orden en materia de comunicación y transporte de materias primas, o de abastecimiento de agua para muy diversos usos (García y López, 1995). Ya en la Edad Media -y muy especialmente desde el periodo musulmana- la fachada fluvial se consolida como centro neurálgico de la ciudad y en su entorno se van asentando artesanos y comerciantes -molinos fluviales y batanes atestiguan la vitalidad industrial de la Ribera (Córdoba, 1993)-, así como instituciones de carácter religioso, civil y militar .

Sin embargo, desde el siglo XVII se constata un proceso inverso, es decir, de pérdida de la centralidad del río con el consiguiente abandono de las “fuerzas vivas” de la ciudad; se inició de este modo la etapa del “crecimiento de espaldas al río” como acertadamente la denominaron Cuenca *et al.*, (1986). Desde el punto de vista urbanístico, la creación de la Plaza de la Corredera (1683-87) representó el primer hito importante de un desplazamiento lento, pero sostenido, de las funciones urbanas esenciales desde el sur (entorno fluvial) hacia el centro-norte de la ciudad. Y, como colofón del mismo, diversos acontecimientos e intervenciones acaecidas durante la segunda mitad del siglo XIX y primera del XX, vendrían a sancionar el estancamiento social y económico del río. Baste con recordar, en tal sentido, la importancia de la llegada del ferrocarril a la ciudad en 1859 y el emplazamiento extramuros de la estación -al norte del casco histórico-, así como las cruciales operaciones de reforma interior que tendrán lugar a partir de entonces: el derribo de buena parte de los lienzos de muralla que aún cercaban a la ciudad histórica, de cara a favorecer la expansión urbana hacia las periferias septentrional y occidental preferentemente; la apertura de los Paseos del Gran Capitán y de la Victoria, o de las calles Claudio Marcelo y Cruz Conde; la consolidación del eje Concepción-Gondomar-Plaza de las Tendillas, etc. En definitiva, un cúmulo de intervenciones claramente indicativas de la nueva centralidad que se impuso en la ciudad en detrimento del borde fluvial y de su entorno monumental.

Sin embargo, una cosa es la pérdida de la centralidad económica, en razón de lo antedicho, y otra muy distinta el hecho de que buena parte del entorno urbano-fluvial pasase a convertirse en espacio marginal y de abandono, y frontera entre dos sectores urbanos. A nuestro juicio, en esto último tuvieron que ver, de forma decisiva, diferentes decisiones políti-

co-institucionales tomadas hasta bien avanzada la década de los setenta de la pasada centuria, entre las que han de citarse las siguientes:

1ª La construcción de altas murallas defensivas frente a las crecidas, en ambas márgenes.

2ª La conversión del Paseo de la Ribera en travesía de la carretera Nacional IV y, como consecuencia de ello, la intensificación progresiva del tráfico de vehículos en la margen derecha y en ambos puentes (Romano y de San Rafael).

3ª La ausencia de intervención pública en el barrio de la Ribera (antiguas parroquias de Santiago, San Nicolás de la Ajarquía y La Catedral), que coadyuvó a la degradación física, el vaciamiento demográfico y el deterioro social del mismo.

4ª Las políticas de vivienda social llevadas a cabo en la margen izquierda, que contribuyeron a potenciar la segregación socioresidencial: a barriadas tradicionales como el Campo de la Verdad, se añadieron los nuevos desarrollos de Fray Albino, Sector Sur y Polígono del Guadalquivir.

En definitiva, en virtud de lo anterior, el río, otrora espacio central de la ciudad histórica, fue consolidando una imagen de rechazo hasta tiempos muy recientes, justificada por la concurrencia sobre el mismo de tres circunstancias claramente negativas:

a) En primer término, el río mantiene su condición de “*espacio de riesgo*”, debida al problema de las crecidas del caudal y sus amenazas asociadas (inundaciones y erosión) que han estado presentes históricamente. Como es sabido, el trazado meandriforme del curso a su paso por la ciudad ha favorecido, de una parte, los procesos erosivos en el sector interno del meandro -afectando a los cimientos de la margen derecha o Ribera- y, de otra, los episodios de inundación especialmente violentos en la parte externa del meandro (Miraflores-Campo de la Verdad, en la margen izquierda), muy frecuentes hasta los pasados años sesenta, con elevación del nivel de las aguas incluso por encima de los ocho metros y daños considerables -aún se recuerdan en la ciudad los efectos dramáticos de las inundaciones de 1963.

Téngase en cuenta que los proyectos defensivos no se verán culminados hasta bien entrado el siglo XX: en la margen derecha con el “murallón” entre el Molino de Martos y el Puente Romano (1791-1905) y su ampliación desde este punto hasta la Avenida del Corregidor (1907-1910), y en la margen izquierda con el desarrollo del Proyecto de Defensa y Encauzamiento del río Guadalquivir (1956-1966), y la construcción del denominado *Dique Insumergible*.

b) De otro lado, durante el siglo XX el río consolida su condición de “*espacio barrera*”, o de separación física y social. En primer término, la culminación de las murallas defensivas en ambas márgenes supuso la seguri-

dad de la población frente a las crecidas, pero a la vez tuvo el efecto de ocultar el paisaje urbano -especialmente de la margen izquierda vista desde la Ribera- y dificultar el contacto de la población con los bordes fluviales. Por otra parte, es cierto que la comunicación física entre ambos márgenes, muy limitada por la existencia de un único puente, se vio potenciada en 1953 con la inauguración del nuevo puente de San Rafael, pero su condición de pieza clave en la travesía de la Carretera Nacional IV -con la consiguiente intensificación del tráfico de automóviles y vehículos pesados- anuló en buena medida su potencialidad como elemento de cohesión. Y, finalmente, en lo que respecta a barrera social ya se ha indicado que la concentración de viviendas destinadas a las clases más desfavorecidas en la margen izquierda, auspició una clara segregación norte-sur, de tal manera que el río es visto como la frontera que separa un sur “marginal” -y menos apetecible residencialmente- del resto de la ciudad.

c) En tercer lugar, el río a su paso por el casco urbano ha sido percibido durante mucho tiempo como “*espacio degradado*” desde un punto de vista medioambiental. La razón de ello se encuentra en la presencia de alteraciones diversas, tales como:

- Contaminación hídrica: un problema ya histórico en virtud de los vertidos directos de aguas residuales domésticas, industriales y agrarias -con efectos potenciados por la drástica reducción estival del caudal-, que, a efectos prácticos, no comenzó a corregirse hasta la década de los setenta del pasado siglo con las primeras iniciativas serias de depuración.
- Contaminación atmosférica: incrementada sustancialmente desde los años sesenta, por el aumento del parque de vehículos y, sobre todo, por la decisión de convertir a este espacio en travesía urbana de la Nacional IV, con el consiguiente incremento de emisiones.
- Proliferación de residuos (domésticos, ganaderos, construcción...): la aparición de escombreras y vertederos incontrolados ha sido habitual hasta los años ochenta como evidencia del proceso de degradación urbana, abandono y marginalidad social de ambas orillas y sus alrededores (Miraflores, Campo de la Verdad, Ribera, etc.).

3. EL CAMBIO DE PARADIGMA: EL RECONOCIMIENTO DE LOS VALORES PATRIMONIALES DEL RÍO Y SU POTENCIALIDAD COMO ESPACIO DE ENCUENTRO Y DE COHESIÓN

La referida valoración del espacio urbano-fluvial se mantendrá hasta bien entrados los años ochenta. A partir de entonces confluirán impulsos de distinta índole que, conjuntamente, auspiciarán una nueva relación entre la Córdoba histórico-monumental y el río. Así, una tras otra, se han venido sucediendo diversas iniciativas institucionales (de carácter urbanístico,

cultural y medioambiental) que no son sino la plasmación de una nueva sensibilidad social y política en relación con el Guadalquivir. Tras décadas de abandono y menosprecio parece haber calado el mensaje de que este es un ámbito vital, sin el cual no podrá lograrse un proyecto de ciudad coherente y equilibrado.

3.1. El impulso urbanístico y arquitectónico

En realidad, las variadas intervenciones urbanísticas desarrolladas en las últimas décadas en el espacio fluvial y su entorno tienen su punto de partida en el *Plan General de Ordenación Urbana* de 1986, texto que ha de ser considerado un hito en el contexto de la planificación urbana cordobesa por cuanto vino a suceder al obsoleto plan de 1958, primer y único documento de estas características con que había contado la ciudad. Los redactores del nuevo documento manifestaron, sin ambages, la necesidad de realzar el papel del río en orden a sus apreciables valores ambientales y a su condición de elemento integrador en la estructura urbana y socioeconómica de la ciudad. En definitiva, la recuperación del río y sus márgenes se considera un objetivo principal del nuevo planeamiento urbano de la ciudad, cuya importancia solo es comparable a *la liberalización y urbanización de los terrenos del ferrocarril* -en el sector norte- o a *la protección y rehabilitación del Casco Histórico*.

La reformulación del papel que había venido jugando el río en el entramado urbano, la gran extensión de la ribera fluvial a su paso por Córdoba y la heterogeneidad de las intervenciones a abordar, llevaron a los responsables municipales del momento a convocar, solo un año después de la aprobación del nuevo PGOU, un *Concurso Internacional de Ideas sobre el Guadalquivir*, al que concurrieron reputados expertos nacionales e internacionales, recayendo el primer premio en los arquitectos Pedro Peña y Jesús Ventura. A resultas del mismo, desde la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento se procedió a la redacción del *Plan Especial del río Guadalquivir* (1992), documento urbanístico de referencia para las actuaciones a llevar a cabo en el sector urbano comprendido entre el nuevo puente de la variante (A-4) y el puente de San Rafael (Gerencia de Urbanismo, 1992).

Un somero balance de las grandes intervenciones desarrolladas o previstas -la mayoría de ellas de considerable alcance- pone de manifiesto la magnitud de la apuesta por la revitalización del espacio fluvial y su imbricación con el tejido urbano de ambas márgenes (Daroca, 2008):

Intervenciones desarrolladas:

- a) Puente del Arenal.
- b) Puente de Miraflores.
- c) Recinto ferial del Arenal.

- d) Parque de Miraflores.
- e) Balcón del Guadalquivir.
- f) Restauración del Molino de la Alegría (Museo Paleobotánico).
- g) Restauración del Molino de Martos (Museo Hidráulico).
- h) Numerosas actuaciones de rehabilitación y mejora en Puente Romano y su entorno: Puente, Torre de la Calahorra, Arco del Triunfo, Centro de Interpretación, Molino de San Antonio.

Intervenciones en desarrollo o previstas:

- i) Centro de Creación Contemporánea-C4.
- j) Palacio del Sur -Centro de Congresos-.
- k) Restauración del resto de molinos fluviales.

En la práctica, puede concluirse que la nueva estrategia urbanística se ha apoyado en cuatro dimensiones paralelas y complementarias, consistentes en: fortalecer la conexión entre ambos márgenes en el entorno central y monumental de la ciudad (nuevos puentes de Miraflores y del Arenal); “suavizar” el efecto pantalla de los bordes fluviales y facilitar el acceso ciudadano a los mismos (supresión de gran parte del murallón de la margen izquierda y creación del Parque de Miraflores; construcción del Balcón del Guadalquivir en la margen derecha; peatonalización del Paseo de la Ribera); rehabilitar, mejorar y adaptar para nuevos usos los elementos existentes de considerable valor patrimonial (intervención sobre el Puente Romano, Torre de la Calahorra, Arco del Triunfo, y restauración de los molinos de Martos y San Antonio) y, en cuarto lugar, crear nuevos equipamientos, si bien es cierto que estos (Centro de Visitantes e Interpretación del Puente Romano y su entorno; Centro de Creación Contemporánea de Córdoba-C4) aún carecen de uso, e incluso alguno, como el proyecto estrella del afamado arquitecto Rem Koolhaas (Palacio del Sur) ni siquiera se ha iniciado (Figuras 1 a 6).



Figura 1. Puente de Miraflores. Fuente: A. Mulero



Figura 2. Parque de Miraflores. Fuente: A. Mulero



Figura 3. Balcón del Guadalquivir. Fuente: A. Mulero



Figura 4. Centro de Creación Contemporánea. Fuente: A. Mulero



Figura 5. Intervención sobre la Torre de la Calahorra y su entorno. Fuente: A. Mulero.



Figura 6. Intervención sobre Puente Romano y Arco del Triunfo (a la derecha fachada del nuevo Centro de Visitantes). Fuente: A. Mulero.

3.2. El impulso cultural

Las intervenciones institucionales, como se ha dicho, han sobrepasado con mucho el radio de acción de la planificación urbanística, plasmándose también en el ámbito de la política cultural. Un acontecimiento decisivo para la revalorización del espacio fluvial en el entorno monumental de la ciudad fue la designación de un importante sector del casco histórico como *Patrimonio de la Humanidad* (UNESCO, 1994). Y aunque el núcleo del mismo se encuentra en la trama urbana circundante a la Mezquita, no debe olvidarse que también el barrio de San Basilio, una buena parte de lo que fue la Madina histórica, y “el tramo fluvial comprendido entre los puentes Romano y de San Rafael” son piezas esenciales del ámbito finalmente declarado.

Tal acontecimiento, a los efectos que ahora nos ocupan, ha tenido dos consecuencias trascendentales; de un lado, la propia inclusión del río en el sitio patrimonial delimitado ha venido a reforzar el interés de residentes y foráneos por conocerlo y valorarlo en su relación con la ciudad, convirtiéndose en lugar de obligada visita para el cuantioso turismo nacional e internacional -en tal sentido, la aproximación al río se ha visto muy favorecida por la rehabilitación y peatonalización del Puente Romano y su entorno-. Por otra parte, la citada decisión de la UNESCO ha dado paso a la catalogación de un Lugar Patrimonio de la Humanidad ciertamente singular, toda vez que vincula un ámbito urbano de extraordinario interés cultural -la Mezquita y su entorno- con un tramo fluvial de excepcionales valores naturales que le han valido su declaración como espacio protegido.

Junto a lo anterior, es bien conocida la apuesta de las instituciones cordobesas por lograr la designación de la ciudad como *Capital Cultural* europea en 2016. Aunque esto finalmente no se ha conseguido, lo cierto es que uno de los principales argumentos -sino el primero- en el discurso oficial en pos de la capitalidad se ha centrado en el significado histórico de la ciudad y su condición de Patrimonio de la Humanidad, lo que ha fijado el foco de atención sobre el entorno monumental y el espacio fluvial colindante durante todo el proceso.

3.3. El impulso medioambiental

Por último, desde los años noventa el río, a su paso por Córdoba, ha sido objeto de diversas iniciativas de protección y mejora de sus componentes físico-naturales. En esta línea se ha prestado una mayor atención al conocimiento y regulación de la dinámica hidrológica por parte de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, a través de estudios específicos destinados a evaluar la incidencia de aquella sobre las numerosas iniciativas urbanísticas previstas en el citado Plan Especial. Como resultado de los mismos, el Ministerio de Medio Ambiente aprobó un importante y cuantioso programa de intervención y saneamiento sobre diferentes puntos del cauce y sus márgenes.

En las mismas fechas el patrimonio natural del curso comenzaba a ser reconocido en su justa medida, especialmente en lo relacionado con la abundante avifauna que lo frecuenta. En este contexto, el principal impulso correspondió a la Consejería de Medio Ambiente (Junta de Andalucía) que, a instancias de diversas asociaciones de defensa de la naturaleza y en estrecha colaboración con el Ayuntamiento, promovió la declaración del *Monumento Natural de los Sotos de la Albolafia* en 2001 (Castro, 2003) en el tramo fluvial comprendido entre los puentes Romano y de San Rafael. La importancia de un espacio natural de estas características en el seno de una ciudad de tamaño medio, y formando parte, como se ha dicho, del ámbito

Patrimonio de la Humanidad, merece que nos detengamos en las razones de su singularidad.



Figura 7. Imagen aérea de Los Sotos de la Albolafia (ámbito comprendido entre los dos puentes).

4. LOS SOTOS DE LA ALBOLAFIA COMO EXPONENTE DE LA RECUPERACIÓN AMBIENTAL DEL RÍO

La figura de *Monumento Natural* es una de las categorías protectoras básicas recogidas en la legislación marco española de conservación de la naturaleza¹, destinada a “*espacios o elementos de la naturaleza constituidos básicamente por formaciones de notoria singularidad, rareza o belleza que merecen ser objeto de protección especial*”. En el caso de los Sotos de la Albolafia se optó por esta figura en orden a la rareza del espacio a proteger, a su moderada extensión (21,37 ha) y también a las facilidades jurídicas que ofrecía su declaración mediante decreto, a diferencia de otras que, como la Reserva Natural, exigen la promulgación de una ley y una mayor limitación de usos y aprovechamientos.

De entrada, la singularidad del patrimonio natural en este tramo fluvial concreto se basa en la existencia de tres componentes básicos que -como atractivo añadido- presentan una configuración extraordinariamente variable a lo largo del año, en función de las condiciones atmosféricas y de los sustanciales cambios de caudal: En primer lugar, las *formaciones de origen sedimentario*, que conforman el soporte físico y son el resultado de una

¹ Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, derogada por la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.

dinámica fluvial alterada sustancialmente por la dilatada intervención humana en el tramo urbano (puentes, molinos, azudas, murallas...); entre ellas pueden contemplarse *barras* de grava, *islas e islotes* de sedimentos finos, y zonas intermedias inundables. En segundo término, el espacio protegido alberga una *vegetación muy variada que ha colonizado las citadas formaciones*: álamo blanco (*Populus alba*), sauce (*Salix sp*), eucalipto (*eucalyptus, sp*), higuera (*Ficus carica*), taraje (*Tamarix africana*), adelfa (*Nerium oleander*), junco (*Juncus holoschoenus*), lirio amarillo (*Iris pseudacorus*), enea (*Typha dominguensis*), carrizo (*Phragmites australis*), etc. Y, por último, como elemento destacado y protagonista, un *excepcional catálogo de avifauna* integrado por aproximadamente 115 especies (80% de ellas protegidas), estacionales en su gran mayoría, entre las que pueden avistarse con frecuencia garcilla bueyera (*Bubulus ibis*), garceta común (*Egretta garcetta*), gaviota (*Larus fuscus*), ánade (*Anas platyrhynchos*), gallineta (*Gallinula chloropus*), etc. y también algunas de entre las catalogadas como *raras y amenazadas*: martinete (*Nycticorax nycticorax*), calamón (*Porphyrio porphyrio*), morito (*Plegadis falcinellus*), avetoro (*Botaurus stellaris*) o cormorán grande (*Phalacrocorax carbo*) (Aragonés y Leiva, 1990).

Ni que decir tiene que hemos de recurrir a razones de diversa índole para explicar tan abundante y variada presencia de aves en un espacio de estas dimensiones. Sin duda, la principal se encuentra en las favorables condiciones del hábitat fluvial, con una inusual profusión de vegetación natural en un entorno urbano. También resulta importante la posición central de Córdoba en el contexto andaluz y su condición de encrucijada entre Sierra Morena y la Depresión del Guadalquivir, que le otorga unas considerables rentas de situación en relación con los tránsitos migratorios de diferentes especies, y, en el mismo sentido, la relativa proximidad de la ciudad a otros humedales andaluces de importancia. Finalmente, la escasa intervención antrópica en el río durante décadas y el microclima del núcleo urbano -no se olvide su condición de “isla de calor”, especialmente atractiva para las especies invernantes-, son otros factores a tener en consideración. Sin embargo, más allá de sus destacados componentes naturales, los *Sotos de la Albolafia* constituyen un ámbito excepcional en orden a los siguientes atributos, no siempre suficientemente conocidos y valorados:

1º. Conforman un enclave natural bien conservado que ha logrado subsistir en el seno de una ciudad que supera los 300.000 habitantes.

2º. Son un magnífico ejemplo de imbricación entre *patrimonio natural* (islas, formaciones vegetales, avifauna...) y *patrimonio cultural* (Puente Romano, Torre de la Calahorra, molinos, azuda, y todo el conjunto monumental del entorno), y de la imposibilidad de interpretación del uno sin el otro. Y no se olvide, por otra parte, que tal imbricación, otorga a este tramo urbano-fluvial un atractivo paisajístico incuestionable.

3º. Lo anterior explica que este sea un caso atípico en el Catálogo de Sitios Patrimoniales de la UNESCO, por cuanto un espacio natural protegido es elemento destacado de una pieza clasificada como Sitio Cultural.

4º. Finalmente, y desde una óptica geográfica, quizás el aspecto más interesante de este tramo fluvial sea su extraordinaria variabilidad paisajística, en virtud de los cambios atmosféricos y de caudal, de la mayor o menor profusión de formaciones sedimentarias y de vegetación, o de la presencia estacional de unas u otras especies animales. En definitiva un espacio dinámico y en constante transformación, cuyo paisaje se presta a muy diferentes lecturas a lo largo del año.



Figura 8. Los Sotos de la Albolafia. Fuente: A. Mulero



Figura 9. Los Sotos de la Albolafia en la crecida de diciembre de 2010. Fuente: A. Mulero

5. CONSIDERACIONES FINALES

Tras lo expuesto queda claro que durante las tres últimas décadas se ha gestado un cambio de paradigma en la relaciones entre la ciudad de

Córdoba y el Guadalquivir, en virtud del cual se han puesto las bases para lograr una mayor integración del espacio fluvial en el tejido urbano y se ha mejorado notablemente su valoración social e institucional. Sin embargo, no es menos cierto que la intervención de las administraciones públicas ha entrado en una nueva fase de atonía que pone en riesgo buena parte de los logros cosechados hasta la fecha. Sin duda, el nuevo escenario es consecuencia de la situación de crisis económica, pero antes de ésta ya se había empezado a detectar cierta falta de proyecto y de debate político-social en torno al camino a seguir, una vez desarrollado lo esencial del Plan Especial aprobado a comienzos de los noventa.

Ni que decir tiene que las intervenciones urbanísticas y dotacionales, por numerosas que sean, no bastan para lograr la integración del río en el entramado urbano; resulta necesario, a la vez, dotar a estos equipamientos de funciones apropiadas, resolver el problema de la cohesión social entre ambos márgenes, y establecer con claridad qué usos habrá de soportar la lámina de agua en un futuro próximo. En honor a la verdad, estas últimas cuestiones aún no han sido resueltas adecuadamente, y, en consecuencia, son ya muchas y notables las carencias que se detectan. Por ejemplo, en el plano de la ordenación urbana y los nuevos equipamientos, ya se ha citado que algunos proyectos importantes aún no se han iniciado (el denominado Palacio del Sur, con el necesario Centro de Congresos; la rehabilitación de diversos molinos fluviales), en tanto que otros, una vez finalizados tras millonarias inversiones, carecen de función y se encuentran cerrados (Centro de Visitantes; Centro de Creación Contemporánea de Córdoba); finalmente, entre los proyectos logrados algunos no han sido manejados de forma adecuada y comienzan a manifestar ya signos de un cierto olvido y abandono (Balcón del Guadalquivir, Parque de Miraflores, Molinos de Martos y San Antonio) una vez pasada la euforia de la inauguración.

También, desde una perspectiva medioambiental, es patente la necesidad de establecer qué tipo de gestión es la apropiada tanto para el Monumento Natural de los Sotos, como para el resto de la ribera urbano-fluvial donde, por ejemplo, las formaciones vegetales proliferan incontroladamente afectando incluso a los nuevos equipamientos infraestructurales. En tal sentido urge la redacción de un plan director que establezca, de una vez por todas, la compatibilidad entre los diferentes usos que la ciudadanía demanda en relación con la lámina de agua y sus bordes, y que sea fruto del imprescindible consenso entre los diversos niveles administrativos con competencias directas en este espacio (Ayuntamiento, Junta de Andalucía, Confederación Hidrográfica).

Finalmente, desde un óptica social, las intervenciones dirigidas a paliar la segregación que caracteriza a la margen izquierda han sido muy escasas. Parece haber acuerdo en que tal pretensión pasa por potenciar allí el em-

plazamiento de equipamientos atractivos para el conjunto de la ciudadanía, así como de promociones residenciales destinadas a la amplia clase media cordobesa. No obstante, en la práctica, ni siquiera han llegado a culminarse aquellas dotaciones institucionales consideradas esenciales por su capacidad para modificar la situación existente (*Palacio del Sur-Centro de Congresos*, en el olvido; *Centro de Creación Contemporánea*, sin actividad), y sin las cuales se aleja el objetivo de paliar la condición marginal de la ribera izquierda. Esto es especialmente claro en el sector de Miraflores, donde las intervenciones infraestructurales realizadas (parque y puente del mismo nombre) no han logrado revertir por sí mismas el “rechazo” social existente ni, en consecuencia, incrementar sustancialmente los flujos ciudadanos entre ambas orillas.

REFERENCIAS

- ARAGONÉS, J. y LEIVA, A. (1990): “Los Sotos de la Albolafia”. *El Pregonero*, nº 83, p. 14
- CASTRO, H. (Dir.) (2003): *Monumentos Naturales de Andalucía*. Sevilla, Consejería de Medio Ambiente, 303 pp.
- CÓRDOBA DE LA LLAVE, R. (1993): “Molinos y batanes de la Córdoba medieval”. *Ifígea*, nº 9, pp. 31-56.
- CUENCA, J., DÍAZ, G y BERMÚDEZ, P. (1986): “Córdoba o el crecimiento en la decadencia. Córdoba y el Guadalquivir”. *Geometría*, nº 2, pp. 6-23.
- DAROCA BRUÑO, F. (2008): “La ciudad de Córdoba y el Guadalquivir”. En Rubiales, J. (Ed.): *El río Guadalquivir*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes (Junta de Andalucía), pp. 357-370.
- DEL MORAL ITUARTE, L. (1997): “El agua en la organización del espacio urbano: el caso de Sevilla y el Guadalquivir”. *Documents D'Anàlisi Geogràfica*, nº 31, pp. 117-127.
- GARCÍA, F. y MARTÍN, C. (1995): “El río Guadalquivir en Córdoba: de origen de la ciudad a espacio conflictivo. Las propuestas de solución”. *Actas II Jornadas de Geografía Urbana*. Alicante, Universidad de Alicante-Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 420-430.
- GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO (1992): *Plan Especial del Río Guadalquivir*. Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba.
- INFORME CÓRDOBA PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD:
www.cordobapatrimoniodelahumanidad.com
- DE LA CAL, P. y PELLICER, F. (Coords.) (2002): *Ríos y ciudades. Aportaciones para la recuperación de los ríos y riberas de Zaragoza*. Zaragoza, Institución “Fernando el Católico” (CSIC)-Excma. Diputación de Zaragoza, 400 pp.

- NARANJO RAMÍREZ, J. y TORRES MÁRQUEZ, M. (2008): “El valle medio del Guadalquivir (de Montoro a Alcalá del Río)”. En Rubiales, J (Ed.): *El río Guadalquivir*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes (Junta de Andalucía), pp. 29-40.
- ZOIDO, F. y FERNÁNDEZ, V. (1996): “Las relaciones río-ciudad en Andalucía. Estudio de su evolución reciente a partir del planeamiento urbanístico y territorial”. *II Jornadas de Geografía Urbana* (1995). Alicante, AGE-Universidad de Alicante, pp. 337-363.