

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

ANALES—TOMO III

Núm. I.

DATOS HISTÓRICOS

ACERCA DE LA

CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE LLAMADO DE CÔRDOBA

EN LA CARRETERA DE PRIMER ORDEN DE MADRID Á CADIZ

POR

D. LUIS SAINZ Y CUTIÉRREZ

Inspector general del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

PRÓLOGO

En los últimos meses del año 1873 fui destinado á la pròvincia de Córdoba, y apenas había tenido tiempo de encargarme del servicio, habiendo carecido, por tanto, del necesario para examinar y reconocer el puente sobre el Guadalquivir, que de la capital toma el nombre, cuando se presentó una de las grandes avenidas extraordinarias de este río, que, iniciada al mediar el día 7 de Diciembre de 1876, alcanzó todo su imponente desarrollo en la noche del mismo. Inundóse el barrio del Espíritu Santo, á excepción de la pequeña zona que su Iglesia ocupa, y desalojadas las casas, ganando los vecinos fácilmente las barcas con que se acudía á su socorro, que atracaban á los balcones de las viviendas, y, casi cortada la comunicación entre el puente y el castillo de la Calahorra, desde el cual acordaban sus disposiciones las autoridades allí reunidas, mi deber me llamaba principalmente á este sitio, conjurado ya el peligro que amagó también la inundación, á causa del desbordamiento del arroyo Moro, por la parte Norte, en la estación del ferrocarril de Córdoba á Sevilla.

Con los datos que aquella noche pudieron tomarse y se completaron después, quedó comprobado que el volumen de agua arrastrado por el río fué por segundo de 6.889,15 metros cúbicos, habiendo ofrecido el puente un desagüe de solos 1.339 metros cuadrados hasta una línea de máximas avenidas, situada á 9 metros sobre el zampado, que dejó únicamente cinco arcos sin cubrir por completo.

Cuando descendieron las aguas y fué posible hacer un reconocimiento de la obra con el auxilio de barcas, encontré claras y distintas las huellas de la crecida, apreciando los daños que había sufrido aquel viejo y mudo testigo de tantas generaciones, soportándolos con alienatos de mozo; y advertí también el efecto producido por el paso de la pinada que la crecida arrastró, cuyas piezas principales, al precipitarse en la cascada que el agua formaba á su paso por varios arcos y chocar una y otra vez contra el paramento de agua abajo, impulsadas poderosamente por los remolinos que las corrientes formaban á la salida, produjeron estremecimientos que en la noche de la crecida transmitía á mi cuerpo el pavimento del puente y me hicieron temer por su vida.

Mi impresión á la vista de aquella obra, fué la que reciben todos cuantos por primera vez la examinan: casi de espanto, pues no podía explicarme ni darme cuenta de las razones que justifican la existencia en pie de algún arco.

El proyecto de reparación del alzado se imponía, ya que á la sazón estaba en marcha la de todo el zampeado; pero al emprenderla me asaltó un temor, que fué ocasión y causa de este estudio. Por doquiera me hablaban del puente romano; que tal origen tenía había leído ya en varios documentos, como también haber sido reconstruido por los árabes, sufriendo reformas más tarde y después de la reconquista. Aun examinada detenidamente la obra una y otra vez y ante aquella imponente masa de pilas de exagerados espesores, desiguales todas como sus tajamares, y sosteniendo arcos también de distintas luces, alturas y formas, con diferentes construcciones y aparejos, reparos y recalzos, y, reunidos, desde el sillar perfectamente labrado, al vergonzoso rehenchido con ladrillo, no era dable precisar la época en que se construyera ninguno de los arcos. De arquitectura clásica romana los centrales, si bien modernos relativa y seguramente, románico otro al parecer, con mucho aspecto árabe alguno, gótico quizás ó mudejar, exponíame —al hacer el estudio de la reparación y ante la reconocida necesidad de corregir el defecto original de esta obra, causa de todas sus ruinas parciales, aumentando el desagüe—á proponer la destrucción de algo que representando un trabajo arquitectónico ó arqueológico, mereciera ser conservado como recuerdo de abolengo histórico.

Todos mis trabajos indagatorios para adquirir más datos acerca de esta obra resultaron infructuosos. Entre otras personas consulté al autor de los *Paseos por Córdoba*, erudito publicista, mi ilustrado amigo D. Teodomiro Ramírez de Arellano, quien solo pudo repetirme lo que en su obra estampó, recopilación de cuanto habían dicho otros historiadores: que se habían hecho nuevos arcos en tiempo de Don

Pedro el Cruel y de los Reyes Católicos; que en 1702 se construyeron los dos últimos bajo la dirección de Tomás Ortega y Francisco Agustín; que en 1703 se solaron varios, entre ellos el real, vulgarmente llamado hondo, siendo Corregidor D. Francisco Antonio Salcedo y Aguirre; que en 1705 se reedificó otro, y por último, en 1780, el Ingeniero D. Bernardo Otero hizo nuevos los pretilos y antepechos. Crónicas de Córdoba aseguran también que el Adelantado mayor de la Frontera, D. Alonso Fernández de Córdoba, mandó volar en Noviembre de 1367 dos arcos para que sus tropas no pudieran volverse atrás al ir contra D. Pedro y en favor de D. Enrique. Todas estas tradiciones, si bien curiosas, no bastaban á satisfacer mi deseo.

Noticioso de que el archivo municipal de la ciudad conservaba muchos y curiosos documentos, acudí al Presidente del Ayuntamiento, mi cariñoso y buen amigo D. Bartolomé Belmonte, actual Conde de Cárdenas, quien, desde luego y como esperaba, puso á mi disposición dicho archivo, precisamente por él reformado y mejorado notabilísimamente. El antiguo funcionario, que viene encargado hace muchos años de aquella importante dependencia, y notable paleógrafo D. José Amo, me facilitó enseguida los tomos del catálogo por él formado, con tanta claridad y orden y tanta conformidad con las estanterías, que no hay libro ni documento que, como vulgarmente se dice, no pueda facilitar deseguida con los ojos cerrados.

Muchas citas encontré de éste y otros puentes, formando con ellas importante volumen de documentos y expedientes de diferentes fechas. Propúseme reunirlos por orden cronológico, traduciendo al lenguaje corriente muchos de los documentos que no entendía, y en cuyo trabajo y con atención suma prestóme galante y valiosa ayuda el citado Sr. Amo con sus conocimientos técnicos. Con estos documentos y los libros capitulares que también recorri, tomando nota de todas las sesiones en que el Municipio trató cosas del puente, juntando todos los datos y estableciendo la debida relación entre ellos, conseguí, tras muchas tardes de casi no interrumpida labor, robadas al descanso que el servicio de mi cargo consentía, condensar una pequeña historia de las obras ejecutadas en este puente y cómo lo habían sido desde fines del siglo XIV, en que comienzan los datos encontrados.

No me dejaron cumplidamente satisfecho los libros capitulares, porque tan ligeramente tocan los puntos que á discusión eran sometidos, que más que libros de actas semejan índice de materias; ni la claridad, ni la extensión, ni la formalidad, distinguen á aquellos viejos documentos; y tampoco los expedientes, no obstante el orden y formalidad con que aparecen redactados, por faltar muchos datos que obra-

rian seguramente en poder de las distintas *diputaciones* que dentro del Municipio se formaban para servicios especiales y con atribuciones propias, entre las que figuraba la «diputación del puente»; pero puedo asegurar que cuanto aquí he reunido es todo lo que sobre tal obra puede llegarse á saber en el día. ¡Lástima grande que el esmero con que hoy se cuida toda clase de documentos en este archivo, no hubiera dominado entre los ediles y antiguos alcaldes corregidores! Bien que quizá tampoco sea imputable á ellos toda la falta de expedientes anteriores, extraviados en antiguo edificio ó inutilizados por las malas condiciones del local. Ello es lo cierto que los del archivo de Córdoba parecen comenzar al desaparecer de España aquella raza que la dominó durante ocho siglos, arrinconada en las agrestes Alpujarras por las armas victoriosas de D.^a Isabel y D. Fernando, que vieron tremolar sus estandartes en el torreón de la Alhambra el 2 de Enero de 1492.

La historia de este puente durante los cuatro siglos que los datos abrazan, puede decirse que encierra la de las obras públicas en tal periodo, su manera de proyectarlas y construirlas y modo de obtener los recursos que para ello reclamaban. Entonces, como casi siempre, había contratistas de buena y mala fe, choques, enemistades y antipatías ó conivencias con la corporación popular y comisiones de las obras y encargados de su inspección, y entonces como ahora se formaban presupuestos de demasías á que sustituyen los nuestros adicionales, y distraían los Municipios en otras atenciones los fondos destinados á las obras, que podemos llamar públicas, por acuerdo de la Corona y, lo que resulta más grave, no eran atendidos los mandatos de ésta con la prontitud y respeto que el sistema de gobierno parece que debía reclamar; lo que no hacemos hoy es encarcelar al contratista que cumple mal; pero corriendo los siglos hemos venido á admitir casi el sistema de subastas de aquella época, consistente en sacar á pregón las obras en varias ciudades y admitir la mejor entre las posturas que se presentaban.

Creo que la suma de datos que en estos apuntes he reunido ofrece alguna enseñanza para mis queridos compañeros y todos los que tienen afección á la marcha de las obras públicas; y en cuanto á la que motivó el trabajo y para el periodo estudiado, ninguna duda queda de cuanto se ha hecho en el puente, por quién y coste que ha tenido, corrigiéndose algunos errores en que, por falta de estos datos de que yo he podido disponer, venían incurriendo cuantos del puente de Córdoba se ocupaban.

No concedo otro mérito á este trabajo que el de la laboriosidad, y por bien empleada habré de darle si las varias y curiosas noticias que en él he reunido ofrecen alguna utilidad á cuantos hojeen sus páginas.

DATOS HISTÓRICOS ACERCA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE DE CÓRDOBA

PARTE PRIMERA

CAPÍTULO PRIMERO

SITUACIÓN DEL PUENTE

A los 22 metros de la puerta meridional de Córdoba y 34 del poste kilométrico núm. 402 de la carretera de Madrid á Cádiz, existe el llamado de antiguo «Puente mayor de Córdoba», masa endurecida de piedras que viene desafiando á los siglos, colocado en un vado ó casquero del Guadalquivir, sobre fuerte zampado de 288 metros de longitud, 20 á 28 de latitud, y 3,50 término medio de grueso, construido con hormigón hidráulico de tanta consistencia como puede presentar la roca de almendrilla más dura. Imponente es el aspecto de esta obra monumental, limitada en un extremo por la fortaleza de La Calahorra, arrancando por el otro de la citada puerta, arco triunfal más bien, de orden dórico, desgraciadamente no terminada, y construida en 1571.

La historia de este puente corre unida con las de imperios y reinos y civilizaciones que no existen y dinastías que desaparecieron; por él han transitado cónsules y pretores, emires y califas, y no pocos de nuestros reyes: Fernando el Santo, Alfonso el Sabio y su rebelde hijo D. Sancho; Alfonso el Justiciero, y tras él, sus hijos D. Pedro y D. Enrique; los Católicos D.^a Isabel y D. Fernando; el Emperador Carlos I, los Felipes II y IV, y multitud de hombres notables en las ciencias y las artes, en las armas como en las virtudes.

CAPÍTULO II

ÉPOCA ROMANA. (DESDE EL AÑO 214 ANTES DE JESUCRISTO
AL 414 DESPUÉS)

Siempre tuvo Córdoba un puente.—Opinión de algunos historiadores contraria á su existencia en el mismo sitio del actual.—Confírmase el origen romano de la obra que debió construirse por los años 585 de la fundación de Roma.

Todos los historiadores convienen en que la primitiva fundación de este puente es romana, pero no en situar el existente hoy en el mismo punto donde se encontrara el antiguo. Y se fundan para ello en las descripciones mismas de los combates que librara Julio César ante los muros de Córdoba, particularmente á fines del año 709 de la fundación

de Roma (43 a. de J. C.), cuando dictador por cuarta vez vino á castigar á los hijos de Pompeyo. Aseguran historiadores de crédito, que reconociendo que por las muchas crecientes del Betis no podría vadearle con su ejército, construyó un puente llenando varios odres de piedras, por donde pasó y puso sitio á la ciudad, adelantando sus fortificaciones cuanto podía contra el puente existente, que pretendía tomar con desesperado empeño para cortar los socorros y comunicaciones de la ciudad con el ejército de Pompeyo, acampado previamente en la ribera opuesta, y peleando con desventaja entre las angosturas del sitio que limitaban los muros de la ciudad, el río y el puente, que estaba bien fortificado. Y grandes debieron ser éstas cuando aquel genio levantó el sitio tras muchos días de sangriento batallar.

Más afortunado al año siguiente, después de la victoria de Munda, el 17 de Marzo, acampa con su ejército en los Visos de Córdoba; viendo ocupado el puente por los pompeyanos dispersos de aquel desastre, dispone pasar el río segunda vez por distinto sitio, estrechando la ciudad y tomándola, más por traición de los defensores que por resultado de los combates, y sin que esto fuera obstáculo á la muerte de más de 2.200 pompeyanos, según dice Hircio, testigo ocular del suceso.

Deducen de estos pasajes los opositores á la antigua existencia del puente en el sitio donde hoy le vemos, que á tenerla también entonces tan próxima á la muralla, no quedaba espacio para los obstinados y sangrientos combates que se librarán. Otros historiadores, el Arzobispo de Toledo D. Rodrigo entre ellos, aseguran haber sido la situación del antiguo la misma que el de hoy, construido por los árabes sobre los cimientos del de los romanos, porque á su salida se presentaba el templo de Jano Augusto, sobre cuyas ruinas y con sus materiales levantaron también su mezquita; porque allí confinaba la Basílica de los Pretores, y porque de estar en otro sitio hubiera quedado algún resto de una obra de grandeza tanta como hacía necesaria lo caudaloso del río.

El citado Arzobispo, historiador en modo alguno recusable por haberse aprovechado del caudal de las crónicas árabes, cuya lengua no era desconocida seguramente á quien tanto sabía, dice en su *Historia Arabum* que Isen ó Hiscan, rey de Córdoba, obró el puente que hoy existe cerca del alcázar, añadiendo que allí había otro puente más bajo: *Fuerat enim ibi Pons alius qui sub isto inferior subsistebat*; y Sánchez de Feria, en su edición de 1772, asegura que la Córdoba antigua estuvo situada á la parte occidental de la Córdoba existente, sobre la orilla del río, y que esta antigua ciudad tenía un puente en la punta más oriental de ella y poco más abajo donde entra en el río el arroyo del

Moro. Los restos de torreones antiguos de hormigón que aún se ven dominando la margen del río en la dicha parte occidental y corriendo por los alrededores del cementerio de la Salud, parecen confirmar estas afirmaciones, y es admisible que la población antigua, aunque de mucho menor importancia que la alcanzada por la más moderna durante la dominación romana, tuviera un puente, y no inverosímil que estuviera situado hacia el punto que se dice, confirmándose así la aseveración del Arzobispo; sin que cause extrañeza, atendida la mala clase de materiales de que podían disponer, haber transcurrido más de dos mil años desde aquella época, quedar sin gran aplicación la obra y quizás en malas condiciones de desagüe por la alteración que en el régimen del río introdujo seguramente la construcción del nuevo puente, que no se encuentre vestigio alguno de ella, aunque los hemos buscado con interesado deseo; si no descansan—que fuera posible—bajo las presas de los molinos de San Rafael y de la Alegría, construidos hacia el punto donde estaría situado dicho puente, del que pudieron aprovechar parte de los cimientos.

No parece inverosímil tampoco que la construcción del puente actual se llevara á cabo al propio tiempo que se ampliaba y fortificaba la ciudad por el Pretor de ambas Españas, Marco Claudio Marcelo, hacia el año 585 de la fundación de Roma (167 a. de J. C.), pues es natural que dueños de la provincia los romanos desde el año 548 y establecida en Córdoba la primera colonia de la España ulterior con el nombre de Colonia Patricia, y dada la importancia política, militar y administrativa que alcanzaba, y careciendo de pasos sobre el Betis, edificaran éste, colocándole en la dirección del dicho templo dedicado á Jano, desde donde se contaban las millas (1) que construían ó reparaban los Emperadores ó Jefes del Estado hasta el Océano, según consta de muchas miliarias que se han recogido en varios puntos y encuentran en Córdoba, principalmente en el atrio de la Catedral (2).

No es obstáculo la instalación en este punto del puente, á los aprie-

(1) La milla mide 1.000 pasos geométricos, y el paso geométrico tiene cinco pies, por lo que la legua viene á tener algo más de cuatro y media millas.

(2) La gran vía romana de Tarragona á Cádiz, que atravesaba la Espartaria, hoy la Mancha, descendía por las riberas del Guadalquivir, llegaba á Cástulo, y atravesando el río seguía por los llanos de Mengivir y Espeluy hasta Palma del Río, marchando siempre por la margen izquierda, es natural que tuviera un puente para comunicarse con Córdoba, y en la dirección del existente partían diferentes vías á Ategua y Castro Julia, á Aspasia, á Ulla, á Munda—que algunos afirman corresponder con Montilla, aunque don José y D. Manuel Oliver Hurtado, en su obra *Munda Pompeyana* de 1801, le colocan en las ruinas de Ronda la vieja á dos leguas de Ronda la nueva,—á Augustafirma y muchas otras que en diferentes direcciones comunicaban con las demás provincias.

tos en que se viera César siglo y cuarto después, para luchar contra los pompeyanos, que es natural tuvieran bien defendido el puente para establecer la comunicación entre la ciudad y los llanos del llamado hoy «Campo de la Verdad» ó «Barrio del Espíritu Santo», convertido seguramente en campamento, toda vez que entre las murallas y el río quedaba siempre escaso espacio para colocar las fuerzas que trajera de Munda, con las que dirigiría su principal ataque por la parte meridional y contra el puente; que á tenderlas por la occidental, á la que llegaría seguramente viniendo de aquella gran ciudad, extensión tenía cuanta quisiera para acampar, no cohortes tan solo, sino las legiones todas que acaudillara. Y estas dificultades y estrechuras las tuviera siempre, encontrárase más alto ó más bajo el puente.

Examinadas detenidamente las fábricas de éste, tampoco dejan de ofrecer argumentos favorables á su origen romano. La cimentación que, como se ha dicho, está constituida por una gran muralla que atraviesa el cauce de uno á otro extremo, consiste en un emparrillado general de cajones rellenos de mampostería y hormigón con la consistencia de las rocas de conglomerado duro. Este emparrillado general—por lo que han puesto al descubierto las grandes socavaciones de los cimientos—estaba formado con cuarterones de pino de unos 0^m,28 de tabla por 0^m,08 de grueso, sentados unos sobre otros en este sentido, formando enjones de 0'84 de altura atravesados en sus cabezas por listones verticales de unos ocho centímetros de escuadria y formando una especie de jaulas de 80 centímetros de claro en el sentido longitudinal por un metro en el transversal; tableros delgados defendían las mezclas hasta que se obtenía el conveniente endurecimiento, á que se presta la hidraulicidad de las cales comunes, que en esta obra se emplearan, fuera cualquiera la clase de caliza de la Sierra de Córdoba que sirviera para su fabricación. Más de 20 900 metros cúbicos de hormigón colocados á través de río tan caudaloso como el Guadalquivir y dentro de la excavación que para ello se formara, representan elementos y fuerza muy en armonía con la grandeza de aquel pueblo gigante.

La descripción hecha de este zampeado corresponde á lo encontrado en las reparaciones últimas verificadas, que es de suponer y aun puede asegurarse, que hayan recaído sobre trabajos relativamente modernos de otras reparaciones; pero como en la ejecución de éstas se seguiría el sistema que encontrarán en la obra, no pierde fuerza el razonamiento.

Aunque por los alzados de la obra y tras tanto y tanto hundimiento

y reparaciones, recalzos y chapeados como en ella se han hecho (1), no sea dable ya señalar épocas, ni encontrar los trazos primitivos, aún se ven en el estribo del arco 16, muy carcomidos por el tiempo, algunos sillares de 70 centímetros de altura, perfectamente labrados en sus asientos, que desdican de todo el resto de la construcción y tienen gran semejanza con algunos de la parte occidental de la muralla de origen romano. También entre los arcos cuarto y quinto, y al hacer agotamientos para recalzar la pila que los divide, ya en parte al aire en aquella época, habiendo llegado con las excavaciones á tres metros y medio de profundidad por debajo de la solera del zampeado, se encontró tendido casi horizontalmente un pilar de sillería, estribo tajamar probable de los primitivos arcos, cuya construcción tenía gran semejanza con la anteriormente descrita; y casi en el mismo sitio y á dicha profundidad, asomó el trasdós de un arco perfectamente construido y conservado, cuyas dovelas median en la clave 90 centímetros de espesor, y que á juzgar por esta dimensión y ángulo entre los planos de junta de clave y contraclaves—únicos datos que la profundidad

(1) Como prueba del poco esmero ó ligereza con que se tomaban materiales para la reparación de este puente, y el ningún aprecio en que eran tenidos los recuerdos romanos, puedo citar el encuentro de un sillar, puesto al descubierto al rebajar en Agosto de 1877 el zampeado que se reparaba por debajo de uno de los tajamares. Este sillar de mármol procedente de las canteras de la sierra de Córdoba, medía un metro de altura por medio de sogas y uno con setenta centímetros de tizón. En uno de los mayores frentes, rodeada por bien labrada moldura, se leía claramente la siguiente inscripción, que se conserva en el Museo provincial de aquella ciudad:

IN HONOREM
MEMORIAE
C. ANNII C. E
LEPIDI
MARCELLI
TRIVMVIRI
KAPITALIS
ORDO
SPLENDIDISSIMAE
COLONIAE
CORDVBENSIVM
STATVAM
EQVESTREM
PONI DECREVIT
QVINTIA P F
CALLA
MATER
HONORE ACCT
INPENZA

de la excavación y altura de agua permitieron tomar—correspondían á un arco de medio punto semejante á los que en su tiempo debieron constituir el puente.

No pude darme cuenta de las necesidades á que satisfacía esta construcción; pues para canalizo de desagüe, como medio accesorio de fundación, era demasiada obra, y como el paramento de agua abajo que pudimos poner al descubierto casi correspondía con el del puente actual formando el consiguiente ángulo agudo la dirección de los dos cañones, entiendo que su construcción tendría por objeto salvar el paso más hondo del río, no muy distante en aquel tiempo seguramente del que en la época de estos trabajos ocupaba, conservando por él en los estiages el paso de las maderas para las construcciones urbanas como para las navales que en Sevilla y Cádiz se llevarían á término durante aquella dominación.

Conviniendo con la mayoría de los historiadores, no es violento asegurar, por lo dicho, que el puente actual se encuentra en el mismo sitio donde construyeran el suyo los romanos, del que conserva algunos restos.

Como puede apreciarse casi exactamente en el dibujo que se acompaña, reproducción exacta de la obra al comenzarse los trabajos de reparación de los cimientos en 1875, su desagüe total es de 1.367,35 metros cuadrados. En la avenida de Diciembre de 1876, que permitió estudiar detenidamente la sección mojada, ésta era, como he dicho en el prólogo, de 1.339 metros cuadrados, porque las aguas solo montaron nueve metros sobre la solera del zampeado, derramándose antes de llegar al puente por la margen izquierda del río y atravesando el Campo de la Verdad y carretera de Madrid á Cádiz. La velocidad media por segundo de la crecida—según las observaciones hechas—fué de 3,430, y como la sección media del cauce resulta ser de 2.008,5 metros, el volumen de agua pasado por el puente ascendía á 6.889,15 metros cúbicos por segundo, que tuvo que atravesar los arcos, dada su sección de 1.339 metros cuadrados, con la velocidad de 5,14. Estas avenidas extraordinarias se han repetido casi todos los siglos, y con mucha más frecuencia las ordinarias de cuatro, cinco y seis metros sobre el zampeado, dando lugar á velocidades productoras de los socavones grandísimos que éstos han tenido y he procurado hacer visibles en la planta de este puente, supuesta una época de estiage. Aun admitiendo que en aquellos tiempos no se produjeran estas avenidas con tan grande intensidad ni tanta frecuencia como en los tiempos modernos, por la influencia que las extensas plantaciones que existían y han desaparecido en casi toda la región hidrológica del Guadalqui-