

# REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

---

ANALES—TOMO III

Núm. 1.

---

DATOS HISTÓRICOS

ACERCA DE LA

CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE LLAMADO DE CÓRDOBA

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 provincia 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 excepci6n 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 comunicaci6n 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 inundaci6n, á causa del desbordamiento del arroyo Moro, por la parte Norte, en la estaci6n del ferrocarril de Córdoba á Sevilla.

Con los datos que aquella noche pudieron tomarse y se completaron despúes, quedó comprobado que el volumen de agüa 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 zampeado, 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 alientos 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 chócar 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 trasmitía 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 reconstruído 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 rellenchido 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. Propúsceme 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 recorrí, 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-

rían 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.<sup>a</sup> 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 período, su manera de proyectarlas y construir las y modo de obtener los recursos que para ello reclamaban. Entonces, como casi siempre, había contratistas de buena y mala fe, choqués, enemistades y antipatías ó comivencias 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 afición á la marcha de las obras públicas; y en cuanto á la que motivó el trabajo y para el período 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.