

Boletín de la Asociación Provincial de
Museos Locales de
Córdoba



nº 2 • año 2001

**Boletín de la
Asociación Provincial de
Museos Locales de Córdoba**



Boletín de la Asociación Provincial de Museos Locales de Córdoba

Consejo de Redacción

José Antonio Morena López

Santiago Cano López

Esteban Márquez Triguero

Correspondencia e intercambios

Asoc. Prov. de Museos Locales de Córdoba

Museo Histórico Municipal de Santaella

C/ Antonio Palma, 27

14546. Santaella. Córdoba

correo electrónico: asociacion@museoslocales.com

Edita: Asociación Provincial de Museos Locales de Córdoba

Foto contraportada: Cama de freno de caballo
Museo de Puente Genil

Imprime: Artes Gráficas Unigraf, S.L.
Polígono Industrial La Estrella, parcelas 1 y 2
14640 Villa del Río. Córdoba
Teléfono: 957 176 286
Fax: 957 177 022

ISSN: 1576 - 8910

Depósito Legal: CO - 955 - 02

Índice

Pág.

Almedinilla. El Museo Histórico Municipal y el Ecomuseo del Río Caicena: balance de un año (Octubre de 2000-2001)	
Ignacio Muñiz Jaén. <i>Director del Ecomuseo del Río Caicena</i>	19
- Desarrollo de la Actividad Extraescolar para el Conocimiento del Medio: “Un Día en el Ecomuseo del Río Caicena. Almedinilla (Córdoba)”	29
Belmez. Museo Histórico Municipal y del Territorio Minero	
Rafael Hernando Fernández. <i>Director del Museo</i>	
Antonio Daza Sánchez. <i>Conservador del Museo</i>	37
- Patrimonio Geominero de Belmez	43
Cabra. Museo Arqueológico Municipal	
Julián García García. <i>Director del Museo</i>	53
- El Grupo Escultórico del Mithras Tauróktonos	57
La Carlota. Museo Histórico Local “Juan Bernier”	
Antonio Martínez Castro. <i>Director del Museo</i>	69
- Textos en Museos: La importancia de comunicar bien	73
Doña Mencía. Museo Histórico Municipal	
Alfonso Sánchez Romero. <i>Director del Museo</i>	85
- Las Pinturas Rupestres Esquemáticas de la Cueva “Bermeja” de Zuheros	89
Fuente-Tójar. El Medio Físico en el Museo Histórico Municipal de la Villa. Avance a su estudio	
Fernando Leiva Fernández y Eva Osuna González	
<i>Museo Histórico Municipal de Fuente-Tójar, Córdoba</i>	99
- Francisco Sánchez Malagón, in memoriam	
Fernando Leiva Briones. <i>Director del Museo Histórico Municipal</i> ...	113
Montilla. Museo Histórico Local	
Asociación de Arqueología “Agrópolis”	117
- La defensa del camino entre Ategua y el oppidum ignotum de Montilla: La torre del Cerro de las Barras	
José A. Morena López. <i>Arqueólogo</i>	121

Montoro. Museo Arqueológico Municipal	
Santiago Cano López. <i>Doctor en Filología Clásica</i>	141
- Sobre unas figurillas presumiblemente mágicas en el Museo de Montoro	145
- Utensilios líticos del Pago de Santa María de Casillas de Velasco	
Olivia R. Arenas Fuentes	149
- Las cerámicas del horizonte Cogotas I del Museo Arqueológico de Montoro	
Agustín M ^a Lucena Martín. Área de Prehistoria Universidad de Córdoba	153
Palma del Río. Museo Municipal	
Rafael Nieto Medina. <i>Conservador del Museo</i>	161
- El Puente de Hierro de Palma del Río sobre el Guadalquivir	169
Priego de Córdoba. Museo Histórico Municipal	
Rafael Carmona Ávila. <i>Director del Museo. Arqueólogo Municipal</i>	179
Priego de Córdoba. Casa-Museo “Niceto Alcalá-Zamora y Torres”	
Francisco Durán Alcalá. <i>Director del Museo</i>	197
- Sobre las nuevas musas, a modo de remembranza republicana	
Marcos Campos. Patronato Municipal Niceto Alcalá-Zamora y Torres	207
Puente Genil. Museo Municipal	
Francisco Esojo Aguilar. <i>Director del Museo</i>	213
- Cama de freno de caballo del Museo de Puente Genil	221
La Rambla. Casa-Museo “Alfonso Ariza” La consolidación de un “centro artístico vivo”	
Juan Gálvez Pino. <i>Concejal de Cultura</i>	227
- Departamento de educación de la Casa-Museo “Alfonso Ariza”	
Gracia Luque Muñoz. <i>Directora Aula Didáctica del Museo</i>	231

Santaella. Museo Municipal

Juan M. Palma Franquelo, Joaquín Palma Rodríguez
y Francisco J. del Moral Aguilar

Equipo directivo del Museo Municipal239

- Yacimientos y Materiales del Calcolítico y

Campaniforme en el Museo Municipal de Santaella241

Torrecampo. Casa-Museo “Posada del Moro”

Esteban Márquez Triguero. *Director del Museo*257

- Los útiles de defensa personal de la Casa-Museo

“Posada del Moro” de Torrecampo (Córdoba)263

Villa del Río. Museo Histórico Municipal

M^a de los Ángeles Clémentson Lope

Francisco Pérez Daza275

- Espada Ibérica de “antenas atrofiadas”, segunda mitad

siglo IV a. C. primera mitad siglo IV a.C. Una pieza

excepcional de la metalistería de nuestro Hierro II en el

Museo Histórico Municipal de Villa del Río.

Francisco Pérez Daza. *Museo Histórico Municipal de Villa del Río* .. .281

**Ad Aras. Asociación de Amigos del Museo Histórico Local
de La Carlota**

Juan J. Aragonés Ortiz. *Presidente de la Asociación*293

**Casa-Museo de Castil de Campos. Museo Etnográfico
(Priego de Córdoba)**

Máximo Ruíz-Burruecos Sánchez.

Asociación Cultural de Castil de Campos297

Saxoférreo. Asociación para la Defensa

del Patrimonio Histórico303

Los museos andaluces y el discurso museológico de lo andaluz

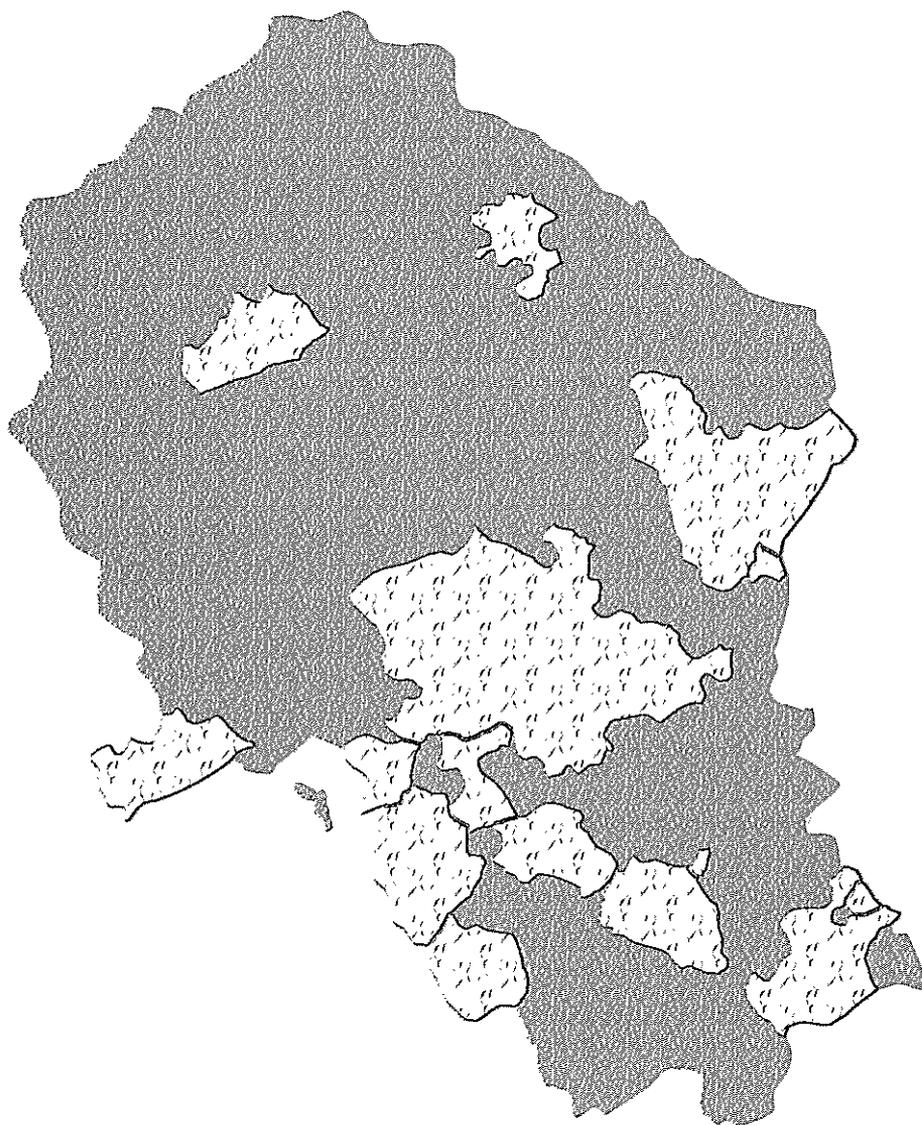
José M^a Palencia Cerezo. *Asesor Técnico Conservación e Investigación*

Museo de Bellas Artes de Córdoba309

Publicación de Artículos

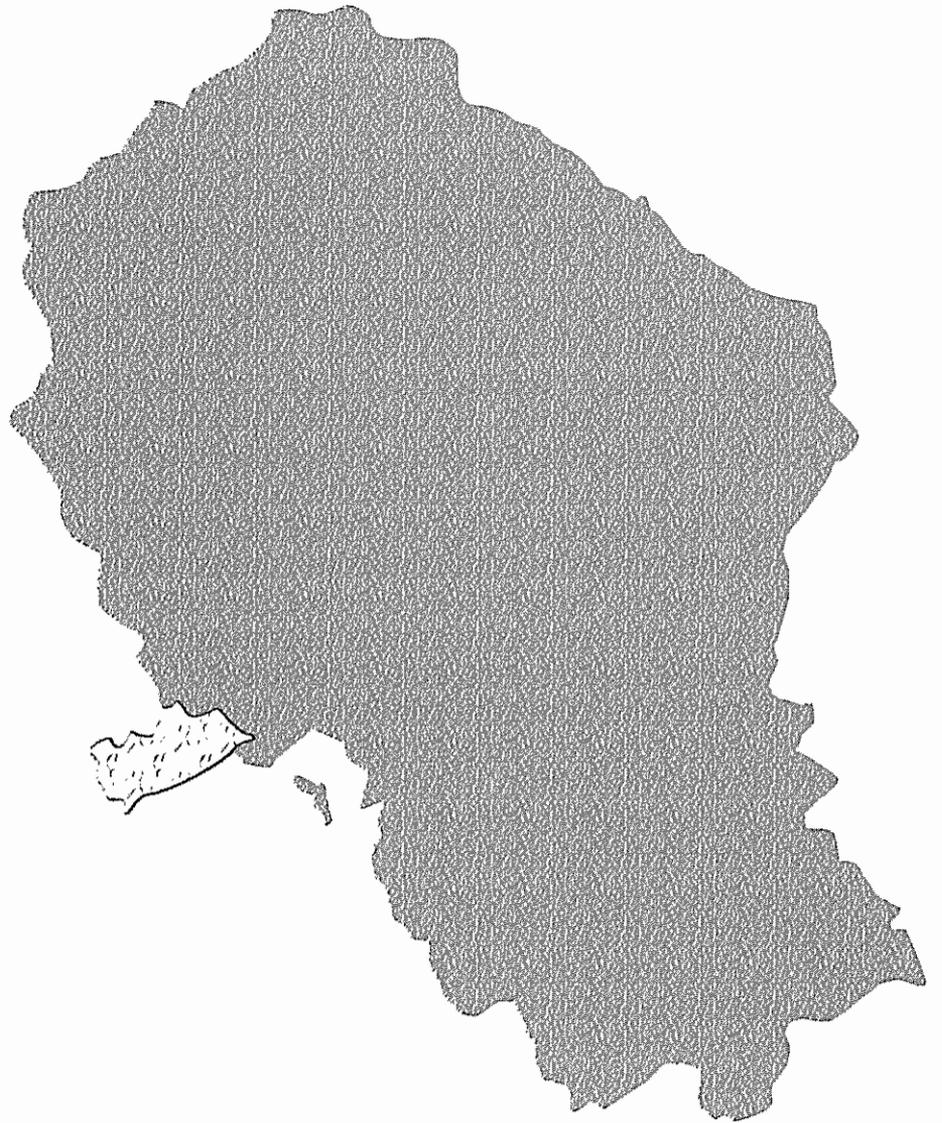
Normas para la presentación de originales317

Museos





Palma del Río





El puente de hierro durante la II República.

El Puente de Hierro de Palma del Río sobre el Guadalquivir

Rafael Nieto Medina
Conservador del Museo

Introducción

El puente de hierro de Palma del Río (declarado B.I.C., BOJA 11/07/98) se encuentra enclavado en un terreno de vega del Guadalquivir. Esta situación hizo necesaria la creación de dos estribos hasta el cauce del río, siendo el situado al sur muy largo para poder elevar el puente y salvar la zona inundable.

La obra tiene 800 metros de longitud aproximada, con una parte central donde se desarrolla la parte metálica de 207 metros. La parte de fábrica está constituida, en la margen izquierda, por 30 arcos de medio punto de 5,85 metros de luz, y por tres en la derecha de análoga construcción.

La parte metálica está formada de vigas de celosía de 4 metros de altu-

ra, apoyadas en dichos estribos y cuatro pilas tubulares de hierro fundido. Cada pila consta de dos columnas rellenas de hormigón hidráulico, arriostradas por cruces de San Andrés que enlazan con tres viguetas horizontales.

En la actualidad se están llevando a cabo obras de limpieza y posterior pintado de la parte metálica que sin duda contribuirán a resaltar la belleza de esta magnífica obra de ingeniería civil de finales del siglo XIX, que según las crónicas de la época "es el único por carretera que existe entre Sevilla y Córdoba"¹.

Los antecedentes del paso del Guadalquivir

A. Las barcas

Fray Ambrosio de Torres y Orden nos describe la peculiar ubicación geográfica de Palma del Río: "Cerca del sitio donde el galano de los ríos, el Genil, tributa y reparte generosamente en sus riberas los últimos alientos de sus rápidas corrientes, y perdiendo el nombre de Genil se hace uno mismo con Guadalquivir, entrando en él por la siniestra de sus corrientes para pagar juntos y unidos al César de los ríos, que es el mar, el tributo debido como a ori-

gen de donde bebieron su claro y cristalino ser. Aquí es donde goza su antigua situación la celebrada villa de Palma, feliz pueblo por el hermoso cielo que lo cubre; (...)"². Nos encontramos, por lo tanto, ante una comarca dominada por los dos grandes ríos de Andalucía, Genil y Guadalquivir, situación que condicionaría de una forma extraordinaria las comunicaciones de la villa con el exterior, realizándose éstas a través de barcas ubicadas en ambos ríos. En 1850 existían dos barcas en el río Guadalquivir, una perteneciente al Duque de Híjar y la otra a Juan Nieto Montes³; éstos cobraban un arancel por el paso del río, siendo superior para los foráneos que para los palmeños. El sistema utilizado parece ser que era una serie de maromas que se accionaban mediante tornos.

La competencia entre las barcas establecidas en el río ocasionaba a menudo que el servicio no estuviese bien cubierto, como así ocurrió en 1850 cuando el Cabildo aprobó la instalación de una tercera barca: "(...) con lo que se creyó estarían los pasajeros mejor servidos, pero la experiencia vino a demostrar que no era así, porque en la pugna y rivalidad que se entabló entre los dueños de las diferentes barcas se llegó hasta el extremo de permi-

1.- Le Genie Civil. *Revue Générale des Industries françaises et étrangères*. 23 de enero de 1886.

2.- Fray Ambrosio de Torres y Orden, *Palma Ilustrada*. Sevilla, 1774. Pág. 21.

3.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 27-09-1857.

tirse el paso de valde a todos los transeúntes y como ningún interés ofrecía el pasaje y los barqueros descuidaban los unos en los otros el público se hallaba mal servido teniendo que pasarse sólo los que transitaban de un lado al otro del río, (...)”⁴. De esta manera, en 1857 se solicitó de nuevo la instalación de una tercera barca, a lo que el Cabildo se opuso tajantemente haciendo referencia a los graves perjuicios que se ocasionaron a los pasajeros en 1850. Hasta la construcción del puente de madera funcionaron de una forma más o menos estable las mencionadas dos barcas.

El servicio también se interrumpía por las grandes avenidas del río. Así, los ingenieros que se desplazaron para la construcción del puente de madera constataron que las aguas se elevaban frecuentemente a 6 ó 7 metros de hondura al principio del verano. En 1856, alcanzó 9 metros; y en 1866 una gran crecida alcanzó los 11 metros⁵. En otras ocasiones, los propietarios de las barcas tenían que aumentar el número de operarios para que las barcas pudieran cruzar el río y resistir los envites de las cre-

cidas: “(..) no pueden pasarlo [el río] a no ser que ponga un número de hombres considerable porque el terreno es muy desigual y pudieran las barcas quedarse enclavadas en la tierra, (...)”⁶.

En 1852 el Gobierno concedía la licencia para la construcción de la línea férrea Córdoba-Sevilla a un financiero catalán. Cinco años después vendió sus derechos a un grupo franco-belga, el cual constituyó la denominada Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla. El 2 de junio de 1859 entró en servicio la totalidad de la línea⁷. Estas son, a grandes rasgos, las noticias que poseemos sobre la construcción de la línea férrea. Pero un dato hasta ahora desconocido es que el trazado original de la línea pasaba por el núcleo urbano de Palma del Río y llegaba hasta Écija: “que la línea primeramente estudiada y concedida del ferrocarril de Córdoba a Sevilla debió pasar inmediata a las calles de esta población y hacerse un puente en el Genil a un kilómetro de esta villa para poner a Écija en comunicación con la vía, y pasar los trenes”⁸. La Compañía concesionaria decidió modificar el

4.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 27-09-1857.

5.- Le Génie Civil. *Revue Générale des Industries françaises et étrangères*. 23 de enero 1886.

6.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 19-01-1856.

7.- Tenemos constatado que para su construcción se compraron en Palma del Río terrenos propiedad de la Hermandad de Nra. Sra. de Belén, y en Peñaflor tierras del Hospital de San Sebastián de Palma. Este último las vendió por 16.525 rs. A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 21-03-1858.

8.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 19-01-1862.

trazado de la línea por los grandes costes que tendría este trazado, pues tenía que construir tres puentes para llegar a Écija. En contrapartida, Isabel II promulgó la Real Orden de 30 de abril de 1857 por la que aprobaba la modificación del trazado de la línea, pero a cambio la empresa concesionaria debía construir un puente sobre el Guadalquivir para poner en comunicación Palma y Écija con la línea férrea⁹. Este es, pues, el origen del puente de hierro que se construiría posteriormente.

El 31 de agosto de 1861 la Reina aprobó el proyecto de un puente de madera en Palma, dando un plazo de seis meses para su ejecución¹⁰. Su construcción comenzó en marzo de 1862 y fue necesario levantar un arrecife o talud que salvara el desnivel que existía entre la cabeza del puente y los límites del núcleo urbano de Palma del Río. Para ello se recurre a la Diputación Provincial, solicitando una subvención que ayude a su edificación¹¹.

En septiembre de 1862 el puente está terminado. Isabel II, aprovechando la inauguración de la línea Córdoba-Sevilla, paró en Palma para

inaugurar el puente. Así lo describe el cronista que acompañó a los reyes: "En Palma del Río nos recibe el vecindario entero en unión de muchos ecijanos, cuyas autoridades unidas a la de la villa saludaron a Sus Majestades. Una bonita tienda de campaña se levanta junto a la estación muy engalanada y en la misma vía se abre un colosal arco de follaje que llama la atención por sus gigantescas proporciones y lo elegante de sus formas (...). Los palmeños están locos de alegría; sus hijos agitan los pañuelos saludando a la Reina, que desde el vagón real les contesta; los hombres se acercan a los coches y ofrecen dulces y refrescos. Al mismo tiempo se inaugura el puente que, sobre el Guadalquivir allí inmediato, construye la línea férrea, que tanto ha de contribuir al fomento de Écija, Palma y localidades adyacentes. El puente está unido a la estación por una fila de jóvenes naranjos entremezclados con banderas nacionales y en su trayecto y lado opuesto decoración de follaje con escudos y trofeos. Es justo hacer mención de los hermanos Don Alejandro y Don Juan Darget, constructores del puente, (...)"¹². Desgraciadamente no poseemos ninguna descripción del puente, únicamente sabemos que tenía una anchura de 7 metros y que el Cabildo impuso como condición que

9.- *Ibid.*

10.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 15-09-1861.

11.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 23-03-1862.

12.- Tubino, M. *Inauguración del ferrocarril de Córdoba a Sevilla*. 1862. En *Catecismo palmeño o recuerdos pretéritos de la ciudad de Palma del Río*. Págs. 51-52.

debía contar con dos apartaderos a cada lado¹³.

En cuanto a los constructores, en la crónica de la visita de Isabel II se hace mención a los hermanos Darget como constructores, aunque parece ser que el proyecto fue de D. José Redondo y Marqués, quien en 1887 sería alcalde de Cabra¹⁴.

Pronto aparecerían los primeros desperfectos, pues a los tres años de su inauguración, es decir, en agosto de 1865, varios vecinos de la localidad se quejan del mal estado en que se encontraba el piso del puente¹⁵. Se agravarán los desperfectos tres meses más tarde, cuando el puente quede cortado sin ninguna posibilidad de cruzar a la otra orilla¹⁶. Se inician entonces una serie de trámites por parte del Cabildo para que la empresa concesionaria reconstruyera el puente, mientras que ésta no se ve en la obligación de restaurarlo. Finalmente logran el compromiso de la empresa que se dispone a restaurarlo mientras que el Cabildo instala una barca para cruzar el río.

En la madrugada del 20 de enero de 1867 sucedió lo que la mayoría de los palmeños debía tener en mente: una gran crecida del Guadalquivir arrasó el puente en su totalidad¹⁷. Como medida de urgencia el Cabildo decidió instalar dos barcas y reclamar a la empresa concesionaria la construcción de otro puente.

C. De nuevo las barcas

Mientras la compañía construye el nuevo puente, que ya en la documentación aparece que va a ser de hierro, el Cabildo instala dos barcas y un barco pagados con fondos municipales. Se acuerda sacarlas en subasta pública e invertir su producto en obras públicas de la localidad, "puesto que además de arreglarse el servicio de una manera tan ventajosa para el público se consigue el doble objeto de que se puedan emprender las mejoras públicas que tan necesarias son para esta población"¹⁸. Como por ejemplo, en 1876 con el dinero procedente del arriendo de las barcas se procedió

13.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 16-05-1862.

14.- Albornoz Portocarrero, N. *Historia de la ciudad de Cabra*. 1909. En la página 507 se trata de D. José Redondo, mencionando que "en enero de 1865 fue destinado a Cabra, y antes ya se había distinguido como habilísimo ingeniero, proyectando y dirigiendo el puente que sobre el Guadalquivir hay en la carretera a Palma del Río".

15.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 13-08-1865.

16.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 12-11-1865.

17.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 20-01-1867.

18.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 14-04-1867.



Panorámica actual del puente.

Foto: Pijuán.

al empedrado de algunas calles de la localidad¹⁹.

En cuanto a las tarifas impuestas a los usuarios, podemos decir que el paso para los palmeños era gratuito; en caso de que portaran mercancías u otros tipos de bultos debían pagar un módico arancel, al igual que por el paso de animales. A los foráneos normalmente se les cobraba el doble.

El puente de hierro

A. La construcción del puente

En la primavera de 1884 comenzaron los trabajos, con un presupuesto

de contrata de 639.944 ptas. y 69 céntimos, llevados a cabo por la Sociedad Cail de París. Parece ser que el proyecto original fue obra de Jaime Font²⁰. Para instalar los tubos se utilizó el sistema de aire comprimido; una máquina de vapor, colocada en la margen derecha, ponía en movimiento la bomba, que comprimía el aire dentro de aquellos. Tres hombres en la cámara de trabajo de cada tubo se ocupaban en la excavación y carga de productos, que elevaba un torno colocado en la cámara de aire, movido por tres operarios situados en el exterior, empleándose un cuarto en el interior. Estos operarios se renovaban cada seis horas, llegando a trabajar doce

19.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 7-05-1876.

20.- Puente metálico en Palma. En *Revista de Obras Públicas*. Abril 1885. Pág. 75.

cada día²¹. Para el fácil transporte de todo el material, aprovechando la proximidad de la vía férrea, se tenía establecida una provisional hasta el mismo estribo donde descargaban los vagones que transportaban el material desde Sevilla.

Una vez que los cuatro pares de pilas se hallaban instaladas se procedió a la colocación de las vigas horizontales y, por último, el piso del puente. En 1885 quedó terminada la obra, como así consta en una placa que aún se conserva en el puente. Sin embargo, el tráfico no se abrió hasta agosto de 1887, que es cuando la arrendataria de las barcas solicita la rescisión del contrato porque ya no tenía sentido la utilización de las mismas²².

Posteriormente, el Cabildo acuerda colocar dos carteles en el puente "*con una inscripción prohibiendo el paso por el mismo de carruajes y caballerías corriendo, a fin de evitar cualquiera desgracia que pudiera ocurrir*"²³.

B. Los operarios y su relación con Palma

Para la construcción del puente se desplazaron a Palma multitud de operarios e ingenieros que, lógicamente, permanecieron bastante tiempo en la localidad. Algunos de ellos incluso llegaron a solicitar la vecindad, otros se hicieron palmeños "de adopción": es el caso de Mariano Castiñeira y Cámara. Natural de Córdoba, era Ayudante Tercero del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. En marzo de 1873 llegó a Palma y solicitó la vecindad porque tenía "*necesidad de permanecer en esta población por largo tiempo a causa de estar a su cargo la inspección de las obras del puente*"²⁴. Mariano se integró perfectamente en la vida cotidiana de la villa y destacó por su carácter altruista en cuestiones que afectaban al bien de la comunidad. En 1874 se ofreció al Cabildo para impartir clases gratuitas de aritmética, álgebra, geometría y trigonometría a los jóvenes de la localidad una hora día-

21.- *Ibid.*

22.- "(.) hace presente que habiéndose terminado el puente de hierro que se estaba construyendo sobre el Guadalquivir (..), se abrió el libre tránsito al público por el mismo el día 22 de agosto último, desde cuya fecha han quedado sin efecto las barcas y el barco que lleva en arrendamiento del Municipio con dicho objeto, (..) ". A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 28-11-1887.

23.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 16-01-1888.

24.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 23-03-1873. Pensamos que la llegada tan temprana de operarios e ingenieros puede estar relacionada con la construcción de la parte de fábrica del puente, pues como hemos visto anteriormente, la parte metálica no se comenzó a construir hasta 1884.

ria, pues según él deseaba “corresponder en alguna manera a la buena acogida que ha tenido en esta villa desde que es vecino de ella con motivo de la construcción del puente sobre el Guadalquivir”²⁵.

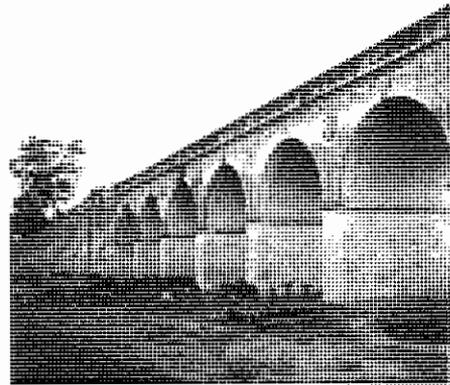
En 1875 parece que la villa sufría gran escasez de agua “a causa de haberse secado la mayor parte de los pozos y casi agotadas las fuentes que hay distantes”²⁶. Se pensó que la fuente que existía en el lugar conocido como “Fuentecilla de los Frailes”, la cual hacía algún tiempo que se encontraba obstruida, podía recuperarse. Para ello Mariano se ofreció voluntariamente para dirigir las obras que fuesen precisas.

En 1878 regaló al Cabildo 200 plantas de acacias y fresnos para que se plantasen en el camino que conducía a la estación de ferrocarril, sin otro gasto que el que se originase en su conducción por el ferrocarril²⁷.

Muchas otras colaboraciones realizaría este buen hombre: reparación de las Casas Consistoriales y Carnicerías Públicas, el arreglo y reparación del Paseo Público, la reedificación de la iglesia del convento

de Santo Domingo y proyecto de la de Santa Clara, etc.²⁸. Además el Cabildo también reconoció sus actos altruistas “prodigando actos de caridad socorriendo a los desvalidos, promoviendo obras y proyectos de importancia para invertir y dar trabajo a la clase jornalera en las épocas más afflictivas y calamitosas porque atravesó este vecindario (..)”²⁹.

Lamentablemente Mariano Castiñeira no pudo ver finalizada la obra por la que se había instalado en Palma, pues falleció el 15 de junio de 1883. El Cabildo acordó concederle un nicho del cementerio gratuitamente a él y su familia³⁰.



Panorámica actual de la parte de fábrica.

25.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 8-02-1874.

26.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 6-06-1875.

27.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 6-01-1878.

28.- A.M.P.R. *Actas Capitulares*. Cabildo 27-03-1884.

29.- *Ibid.*

30.- *Ibid.*