

Restauración en el Molino de la Albolafia, de Córdoba

El Alcalde de la ciudad de Córdoba, don Antonio Cruz Conde, ha tenido el decidido empeño de restaurar el popular Molino de la Albolafia, cuya gran rueda hidráulica fué emblema de Córdoba en el siglo XIV. De la memoria técnica de restauración, redactada por el Arquitecto de la Zona Artística, don Félix Hernández, son los datos que reproducimos a continuación.

Este molino, situado en la primera azuda existente en el Guadalquivir aguas abajo del Puente viejo y en contigüidad de la margen derecha del rio, se proyecta reponerle su rueda elevadora y retornarlo en lo posible al funcionamiento de la misma.

Esta obra, planeada por loable iniciativa de la Alcaldía cordobesa, tiene como primordial finalidad, la de restituirle uno de sus más atractivos ornamentos, accesorios a un paraje de la población que siempre ha contado como el más calificado de ella tanto histórica como monumentalmente.

Se tiene hoy por seguro que las ruedas del citado género entre nosotros denominadas norías, constituyeron novedad importada de Oriente a España en época musulmana. Y consta que ya en las postrimerías del siglo IX existió en la margen derecha del Guadalquivir, en las inmediaciones de Córdoba, una Muniat al-Naura, que indudablemente cobró nombre de uno de tales artefactos. Por su parte, tanto las fuentes geográficas árabes relativas al Andalus, como nuestra documentación cristiana, contienen abundantes referencias a otras ruedas, mayores o menores, de la propia clase indicada, que en los siglos

XI, XII y XIII existieron en Toledo y su alfoz, en Talavera, en Almería, en el campo de Murcia y en Valencia.

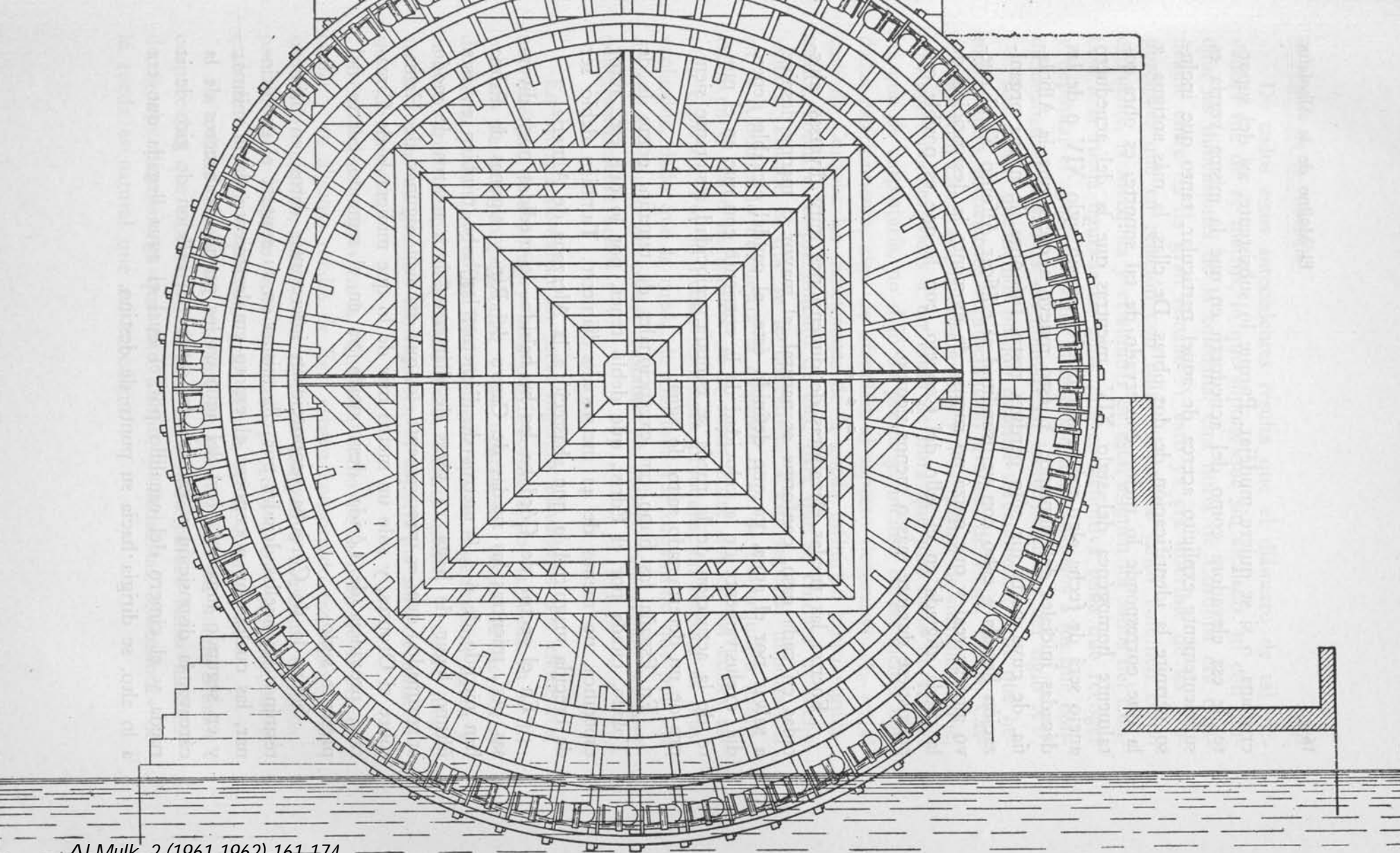
Y se sabe además que las tan conocidas de Fez fueron construídas por personal andaluz, lo que permite tomarlas en consideración para enjuiciar acerca de cómo hubieron de ser en su disposición general las norias de nuestro país.

De muchos otros ingenios de la clase citada, hoy casi en su totalidad desaparecidos, se tiene concreta noticia por documentación de siglos posteriores a los indicados últimamente o el testimonio gráfico o literario de quienes, todavía, los vieron funcionando. Entre éstos otros ejemplares cuentan: los de Flix y Rueda de Escatrón, en el Ebro; de Camarasa, en el Sagre; de Benamejí y Palma del Río, en el Genil; de Castro del Río, en el Guadajoz; y al parecer bastantes más repartidos en el Guadiana y en los afluentes y subafluentes de este río. Y en el día, es denominado aún de Majaneque un cortijo de las inmediaciones de Córdoba, ribereño del Guadalquivir, del que su apelativo deformativo de la voz árabe *mayaniq*, designativa de esta clase de ingenios, rememora la existencia de una de tales ruedas en esa finca.

No consta de manera fidedigna cuándo comenzó a funcionar una de esas ruedas en la referida azuda cordobesa siendo segura únicamente su existencia al reconquistarse la ciudad ya que está representada en el sello del Concejo local. Bien es verdad que los dos ejemplares de que se dispone de tal sello, correspondientes a años distintos, convalidan documentos del siglo XIV, pero aún de no depender ninguno de dichos ejemplares de la matriz originaria, es indudable que ambos la perpetúan al ser el sello ejecutoria de concesión real, otorgada conjuntamente con el Fuero por Fernando el Santo en el caso de Córdoba y no alterable por decisión unilateral del Concejo.

Un documento de la mitad central del siglo XIV habla de unas aceñas en el Guadalquivir *de yuso de la puente de Cordoua en el Açuda que llaman del Anoria*, pasaje del que parece desprenderse que todavía en ese tiempo no le era aplicada a la rueda allí establecida, la designación de "la Albolafia". Pero esa misma rueda mencionada en el documento u otra que la sustituyera funcionó hasta 1485 en que, por molestar su ruido a Isabel la Católica, residente a la sazón en el Alcázar, fué desmontada.

Es seguro que la rueda existente en las inmediaciones del Puente, al otorgarse sello a Córdoba, era musulmana, pero también lo es que la llegada a las postrimerías del siglo XV fué de construcción



Al-Mulk, 2 (1961-1962) 161-174

Molino de la Albolafia. Detalle de la rueda elevadora

cristiana, o si se quiere mudéjar. Porque lo subsistente, así del soporte de esa elevadora como del acueducto en que la misma vertía es suficientemente explícito acerca de aquel particular, tanto que incluso permite la identificación de dos obras. De ellas, la más antigua, a la que corresponde lo mejor conservado de tal soporte, es obra totalmente homogénea del siglo XIV, mientras que la del acueducto anejo será de fecha algo más avanzada del propio siglo XIV o de las décadas iniciales del siguiente. Y ésto mueve a creer que la Albolafia, de cuya parte fija sólo perdura resto, fué obra de nueva organización llevada a cabo con verosimilitud al edificar Alfonso XI el nuevo alcázar real y que quizá no supuso de momento la desaparición de la rueda efigiada en el sello del Concejo, con la que es posible que coexistiese durante más o menos tiempo.

* * *

Fueron las ruedas elevadoras de dimensiones muy diversas, ajustadas en cada caso, conforme es natural, al mayor o menor desnivel a salvar por el agua, ya que definido éste, el caudal elevable dependía, exclusivamente de la velocidad de la corriente con que en el punto de la actuación de la rueda se contara, velocidad resultante siempre de un determinado salto de agua.

En España las hubo tan excepcionales de tamaño, como la de Toledo, citada por el Edrisi, que debió tener, por lo que este autor especifica, no menos de 42 metros de diámetro. También debió ser de crecida magnitud la que abasteció a la Alcazaba de Almería.

En el sector de Córdoba las ha habido de medidas muy diversas. Así, mientras las ruedas de Castro del Río y algunas de Palma han medido de 6 a 8 metros de diámetro, las hubo también en este último lugar de hasta 14 varas de diámetro, doce metros de modo aproximado, que es precisamente lo que medían algunas de Hama, sobre el Orontes, y solo un metro más de lo que midiera la de Camarasa, provincia de Lérida, desmontada ya en el segundo cuarto del presente siglo.

Sobre la de Córdoba proporcionan interesantes datos, en primer término, las huellas dejadas por ella misma en su soporte al evolucionar, las cuales dan a conocer el exacto emplazamiento de la misma; y en segundo lugar el nivel del agua en los portillos cabeceros de la cárcava, la disposición y rasante del cauce del callejón de giro de la rueda y el cimero del canalillo por el cual el agua llegada que era a lo alto, se dirigía hacia su punto de destino.

De todos estos antecedentes resulta que el diámetro de tal elevadora fué de 15 metros, lo que supone que sin alcanzar, ni con mucho, las dimensiones de la toledana, esta noria de Córdoba era clasificable entre las de gran tamaño. Y esto ya era inferible de las proporciones que en relación con edificaciones de tanto volumen como el Puente, la Mezquita y el alminar de ésta, asignen los sellos del Concejo a la rueda figurada en ellos, que en definitiva tenía que recoger y depositar el agua en niveles idénticos o muy análogos a los que condicionaban la elevadora desmontada en las postrimerías del siglo XV.

Las ruedas que hemos podido estudiar directamente, o de que hemos podido agenciarnos representación gráfica, de Ecija, Palma, Castro del Río, Camarasa, la Alcantarilla y Fez, ponen de manifiesto que, con corresponder todas a un ramo de obra que más tiene de aladrería que de carpintería, no dejó de prestarse, incluso en las menos cuidadas estéticamente, algo de atención al aspecto decorativo. Y, en el caso de Córdoba las dimensiones de la rueda influirían tanto seguramente, como el emplazamiento de ella, para que se cuidara de dicho aspecto. Porque el que se le concediera a esta especial importancia en la Albolafia lo demuestra la elegante traza de los arquillos habilitados en el muro de soporte de la rueda entre dos de los cuales estuvo centrada. Por lo demás semejante preocupación estética es muy explicable, dado que la rueda de Córdoba fué organismo que por sus dimensiones hubo de contar bastante en paisaje considerado siempre como sumamente bello.

* * *

En esencia contaban en estos ingenios elevadores dos elementos, uno estético, de soporte, y otro móvil formado por la rueda en sí. El primero ha sido en ocasiones, y así ocurría en varias de las norias de Palma y de Castro del Río, de madera, con organización ligera y rudimentaria no mal concebida. Pero, habitualmente, y desde luego en las ruedas de grandes dimensiones, el soporte ha sido de albañilería o de cantería.

En Toledo, como en la Albolafia, como en la ñora de la Alcantarilla y en algunas ruedas de Fez, estuvo constituido ese soporte, en su estribo interior, esto es en el de la margen a abastecer de agua, por un muro bastante elevado, calado por dos o tres arquillos, en el caso de Córdoba, y por una gran arcada en la Alcantarilla.

En cuanto al estribo exterior, en general fué de mucha menor corporeidad que el interior, si bien en Toledo parece haber alcanzado iguales dimensiones que éste último, y dadas las dimensiones de la rueda es natural que así sucediera.

En Córdoba, el soporte de la rueda representada en los sellos del Concejo, si hemos de atenernos a lo que de aquél se trasluce en estos, lo compusieron dos potentes pilares más un pequeño arco estribado en ellos y con trasdós horizontal en el que asentaría una zapata de madera con una degolladura central destinada a cojinete de giro del eje de la rueda. Esto concuerda con el hecho de que en la rueda de mayor monumentalidad de Fez, de la cual contamos con representación gráfica, como igualmente en la Alcantarilla, ese estribo exterior, sobre ser de dimensiones bastante reducidas, rebasa en muy poco el nivel del eje de la noria para asiento del cual ofrece una oquedad.

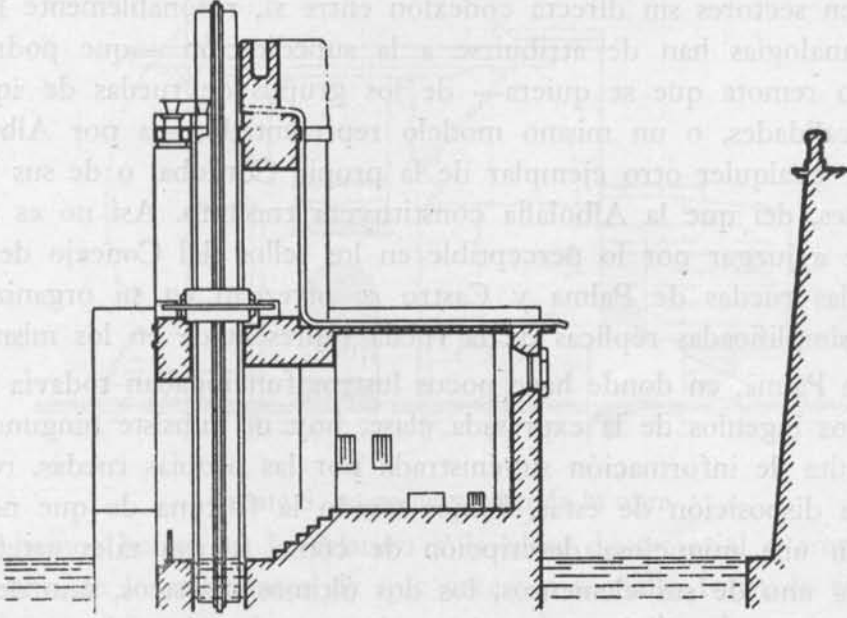
De la parte baja del estribo exterior de la Albolafia perdura resto, no pequeño, enmascarado por la edificación llevado a cabo en el molino en diversos momentos, para aprovechamiento del local como batán o como factoría de molturación de granos una vez desmontada la rueda. Hoy no es muy identificable en su detalle dicho resto de soporte, pero es de imaginar que cuando se desmonten los escombros y recrecido de obra de que está recubierto lo que resta de tal organismo podrá obtenerse interesante información acerca de su verdadera contextura.

Estas ruedas han sido siempre organismos sumamente ligeros, a pesar de sus dimensiones, construídas todas de madera, si bien algunos ejemplares de fecha ya reciente, de Fez y de Palma, se construyeron parcial o totalmente de hierro, como lo fué en absoluto la colocada no hace mucho en sustitución de la antigua obra en la Alcantarilla.

En su canto llevan estas ruedas, espaciadas de modo uniforme y dispuestas radialmente, un cierto número de paletas transversales y planas, denominadas álabes, las cuales ponen en movimiento estos ingenios impelidas por el agua.

Por lo que respecta al modo de verificarse la elevación del agua desde el punto de recogida hasta su vertida en el acueducto, han existido entre nosotros, que sepamos, dos variantes de ruedas. En una, los aros de reborde de uno y otro costado están constituídas por sendas llantas huecas, fraccionadas interiormente en tantos compartimentos como paletas motrices posee el artefacto elevador, compartimentos que llevan todos en su extremo delantero considerado el sentido de avance de las paletas al girar, una escotadura lateral exterior, por la que se produce en lo bajo la recojida del agua y en lo alto el vertido de la misma, disposición sustituida en Camarasa por un cierto número de cangilones rectangulares adosados exteriormente a cada aro de la rueda.

En la otra variedad de ruedas la elevación del agua la verifican sendos rosarios de arcaduces de barro organizados a uno y otro costado de cuanto en la rueda constituye organización radial intermedia, rosarios en los que contaba un arcaduz entre cada dos álabes consecutivos. Estos arcaduces van atados en cada rosario a un par de ca-



Sección N. S. del sector central

bles de varetas de taraje entretejido que atraviesan las paletas por taladros perforados en éstos, cables que poseen a la vez que gran consistencia una flexibilidad que impide su rotura, o la de los arcaduces, de producirse en éstos, por cualquier circunstancia, la entrada o salida del agua con brusquedad.

Como es natural el tamaño de los arcaduces ha sido proporcionado al de las ruedas. Así, mientras en las de Castro, cuyo diámetro conforme hemos dicho era de seis a ocho metros, dichas piezas medían 34 cmts. de alto por 19 cmts. de diámetro en lo más ancho y 18 litros de capacidad. En las grandes ruedas de Palma esas dimensiones y capacidad fueron de 47 y 27 cmts. y 23 litros respectivamente; si bien en esta última localidad hubo ruedas con arcaduces de 57 centímetros de altura por 30 de diámetro, que probablemente fué lo que midieron los de la Albolafia.

De la disposición de la rueda de Córdoba, desmontada por deseo de Isabel la Católica, no contamos con dato alguno, pero algo es inferible por los borrosos trazos de la rueda figurada en los sellos del Concejo, ejemplar del que es indudable que la rueda primeramen-

te mencionada constituiría réplica más o menos fiel; y algo dicen también con sus mútuas analogías las ruedas de Palma y Castro, más rudimentarias las de este último lugar que las de aquél.

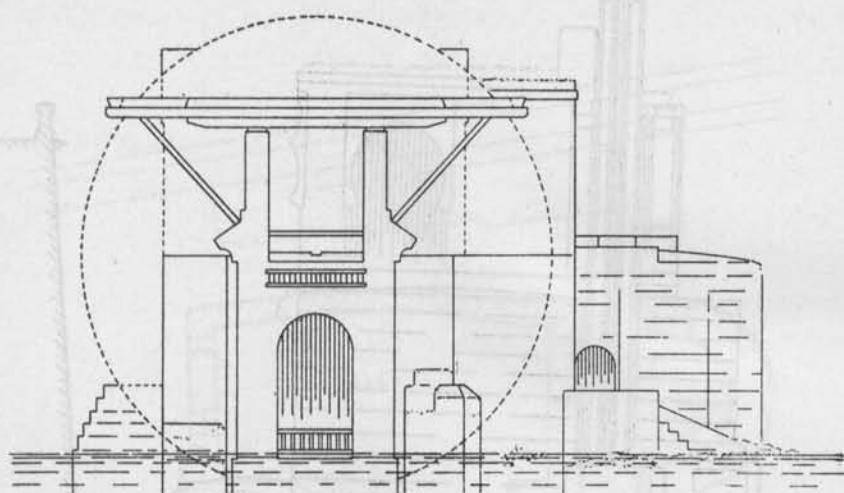
En relación con este postrer antecedente es de tener en cuenta que hallándose Palma y Castro, a la vez que muy próximas a Córdoba, en sectores sin directa conexión entre sí, razonablemente las citadas analogías han de atribuirse a la supeditación —que podrá ser todo lo remota que se quiera— de los grupos de ruedas de aquellas dos localidades, o un mismo modelo representado, sea por Albolafia, sea por cualquier otro ejemplar de la propia Córdoba, o de sus inmediaciones, del que la Albolafia constituyera trasunto. Así no es extraño que a juzgar por lo perceptible en los sellos del Concejo de Córdoba, las ruedas de Palma y Castro se ofrezcan en su organización como simplificadas réplicas de la rueda representada en los mismos.

En Palma, en donde hace pocos lustros funcionaban todavía treinta y dos ingenios de la expresada clase, hoy no subsiste ninguno. Pero a falta de información suministrada por las propias ruedas, respecto a la disposición de éstas, hemos tenido la fortuna de que nos facilitaran una minuciosa descripción de cómo fueron tales artefactos, en cada uno de sus elementos, los dos últimos maestros, uno de ellos de 92 años, que allí han actuado en la construcción y reparación de tal clase de ingenios; cuya descripción nos ha resultado tanto más provechosa, cuanto que afecta no a un caso particular sino a un conjunto de ellos, y no solo a la parte visible sino a detalles de organización que pueden quedar total o parcialmente ocultos y que únicamente al tener oportunidad de reconocer las ruedas desmontadas permite formar idea exacta. De dicha información constituyen útil complemento las fotografías que nos han sido facilitadas de varios de dichos ingenios cuando no habían sido todavía desmontados.

También en Castro han sido bastantes las ruedas en funcionamiento hasta fecha reciente. De ellas hemos podido estudiar cuatro aún en uso y de alguna más hemos obtenido noticia, unas y otras llamadas probablemente a desaparecer en plazo breve. Y tanto por lo visto en las ruedas de estas dos localidades, como por lo apreciable en las fotografías que conocemos de las elevadoras de Fez, la Alcántarilla y Camarasa, es afirmable que preside en estas ruedas una sencillez que las hace poco menos que ingravidas, tanto que en las mayores de Palma, el volumen de madera no excedía, sin computar el eje, de 10 mts. 3.

El conjunto de antecedentes de que dejamos hecha indicación nos

ha permitido llegar a una reconstitución ideal, que estimamos bastante verosímil, del referido ingenio de Córdoba. En ella nos hemos atenido, para todo lo de carácter visible, a los dispositivos y soluciones reputables como clásicos en esta clase de artefactos, como igualmen-



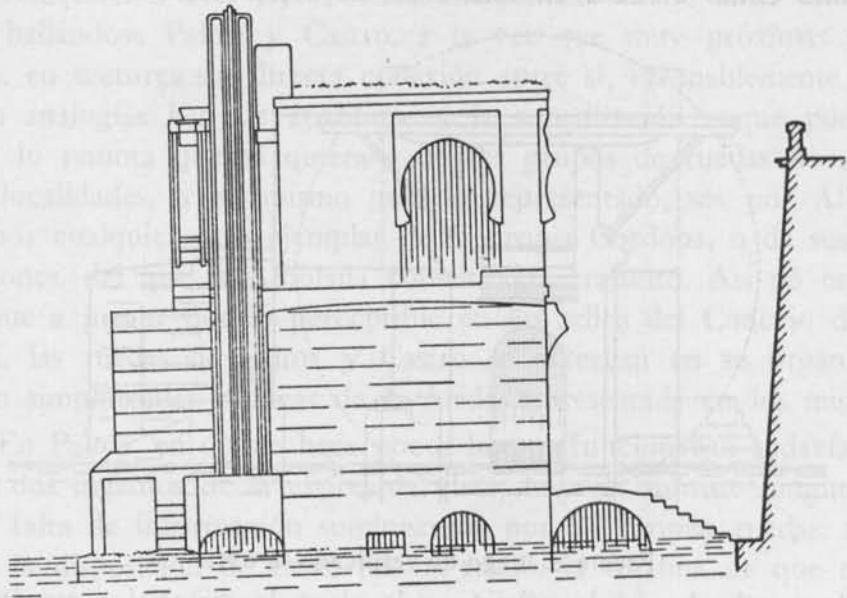
Frente S. luego de verificada la obra

te lo hemos hecho en lo relativo a la clase de material a emplear en cada uno de los elementos de que creemos se halló formada esta rueda. En cambio para las partes que quedan ocultas hemos admitido cuantas innovaciones podían coadyuvar a un mejor funcionamiento o a una mayor duración, bien de la propia rueda, bien de sus accesorios de soporte, organismos a los que lógicamente debe otorgarse preferente atención. Así, hemos proyectado el refuerzo del eje de madera de la rueda con un alma de hierro embutida en dicha pieza; como igualmente la colocación de sendos cojinetes de bolas en las zapatas de asiento de ese eje, que al aminorar considerablemente la fricción del mismo, amortigüe en bastante el ruido que por su estridencia les ha proporcionado en el sector de Palma el expresivo nombre de "chirrones".

Al planear la reorganización de este conjunto nos ha parecido de interés no solo que la Albolafia recupere sus genuinos aspecto y funcionamiento, sino que resulte visitable, dado lo hermoso del paisaje que desde ella se divisa.

En consecuencia hemos previsto la conservación de todo lo edificado del molino en que estuvo emplazada la rueda que con ser de momento posterior al retirado de ésta, lejos de trastocar la que hubo de ser peculiar fisonomía de la originaria instalación, resulta francamente aprovechable bien para organizar un local de exposición de

gráficos y enseres referentes a la vida del río en relación con Córdoba o como local en que puedan tenerse instalados, como evocativo recuerdo uno o más juegos de muelas, similares a las que hasta fecha



Frente E. luego de verificada la obra

reciente han funcionado en las aceñas de la propia azuda en que estuvo instalada la Albolafia.

* * *

La memoria técnica detalla la retirada de limos y escombros que casi ciegan el abandonado molino, el afianzado y resanado de la edificación, recalzo de cimentación, reposición del muro y elementos de soporte desaparecidos, colocación de una losa de hormigón armado en la planta baja, enlucidos interiores, colocación de hojas de puerta y rejas en su caso, reposición del andito de entrada y escalerilla de acceso e instalación definitiva de la rueda elevadora.

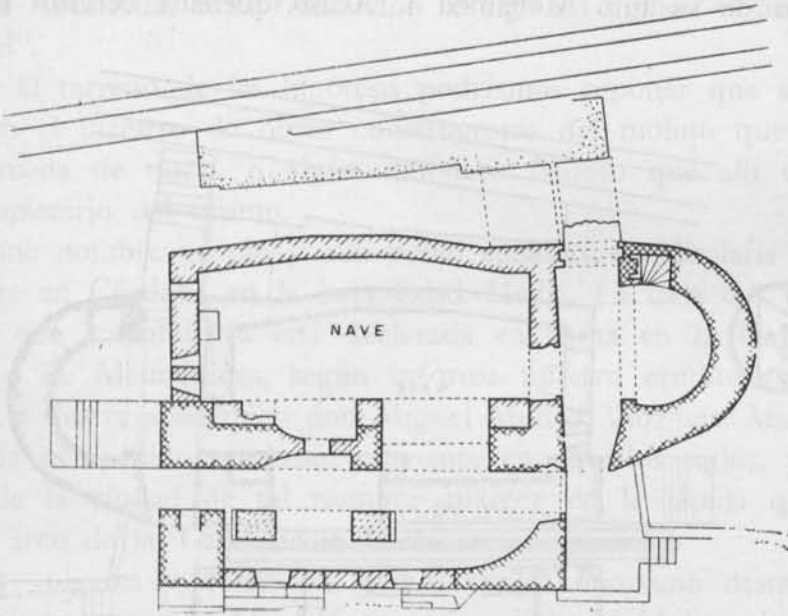
Se recomienda el más escrupuloso respeto en todo ello así como en detalles que pudieren aparecer en el curso de la obra, así como la mayor estabilidad en su realización y materiales a emplear, a cuyo objeto se acompaña un detallado pliego de condiciones relativas a condiciones facultativas, calidad de materiales, etc. Se detallan especialmente calidad de maderas a emplear. El presupuesto global se eleva a unas 400.000 pesetas.

* * *

Los datos hasta aquí reseñados pertenecen a la Memoria técnica redactada por el arquitecto de la Zona Artística, don Félix Hernán-

dez Giménez, cuyo es también el proyecto de restauración del molino y rueda o noria, que en la misma se detallan y los dibujos del proyecto, de algunos de los cuales insertamos el grabado correspondiente.

Queremos destacar por nuestra parte dos datos fundamentales, el



Planta actual

primero de ellos de gran valor arqueológico, se refiere a la definición terminante de que la obra más antigua de este molino de la Albolafia de Córdoba, "es obra totalmente homogénea del siglo XIV", mientras que el acueducto superior y otras obras complementarias son de fecha algo más avanzada, del propio siglo XIV o de las primeras décadas del siguiente.

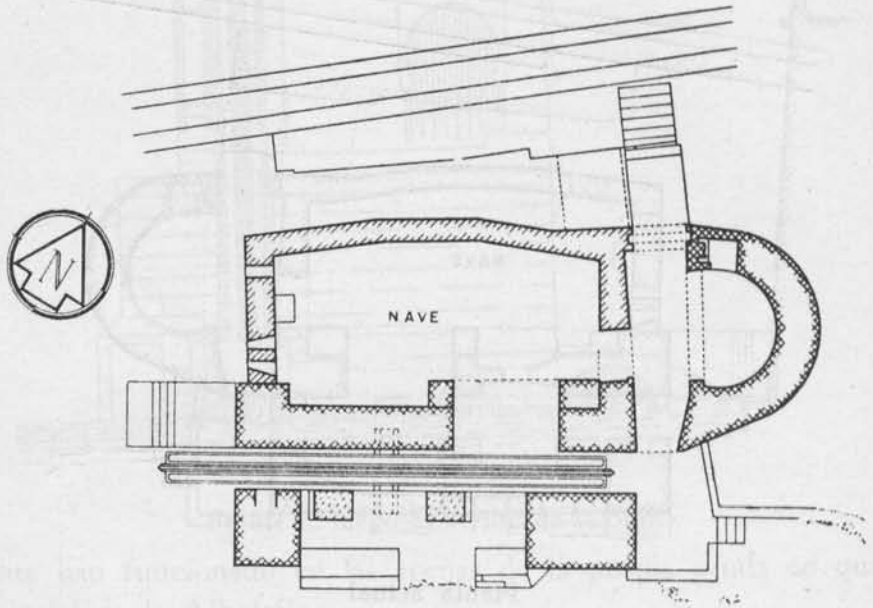
Esta conclusión de arqueólogo tan competente como Hernández Giménez, gran especialista en arquitectura califal, termina de abatir las suposiciones de mayor antigüedad del molino de la Albolafia, sobre las cuales se han montado tantas teorías.

Sin embargo, se conserva una hermosa fotografía, muy demostrativa, que insertamos, en la que aparece la totalidad del edificio, antes de que fuera demolido el cuerpo interior del mismo para la construcción del nuevo malecón que hoy existe.

Esta fotografía, de principios de siglo, aparece reproducida en muchas obras modernas que pretenden ver en ella los restos de un viejo palacio árabe.

Lo más interesante de ello es el magnífico arco roto que aparece sobre el camino, entonces de baja rasante, que formaba el arrecife al pie de la muralla de la ciudad.

Ese resto de arcada, de dovelas casi colosales y sillares de grandes dimensiones, es fechable en el siglo IX, en tiempos de Abderrahman II o de su hijo Mohamed I. Acaso quedaba cerrado con una



Planta después de la obra

cancela o portón que le dió el nombre de Puerta de Hierro, una de tantas que llevaron esa designación en Córdoba a través de los siglos.

Cuales otras partes de la construcción pudieran ser contemporáneas de esa gran puerta no podemos precisarlas sobre esta foto, pero parecen de fecha más adelantada, aunque se advierte en ellas aparejo califal, parecido siempre muy sospechoso porque es sabido que el mudéjar cordobés se caracteriza por su construcción en sillares de piedra aparejados en sistema califal, ya que se utilizaban los sillares arrancados de los viejos monumentos del esplendor islámico y se colocaban en análoga disposición.

Esto mantiene no ya la sospecha de una construcción de viejos tiempos musulmanes en este lugar, sino la seguridad de su existencia, aunque por hoy no se puedan precisar ni sus dimensiones ni su naturaleza.

El otro dato que debemos destacar es el de la etimología de "Albolafia", sobre cuya voz también se ha fantaseado tanto que, sin fun-

damento alguno, ha sido corriente entre todos los eruditos locales de los siglos renacentistas definir tal vocablo como equivalente en árabe a "la rueda hidráulica que Vitrubio llama ténpano" y acepciones análogas.

Sentemos ya un no rotundo a tan equivocada etimología. Albolafia es metátesis de un nombre propio o de persona que en lengua árabe es Abul-Afia, cuya traducción es algo así como "el padre de la felicidad".

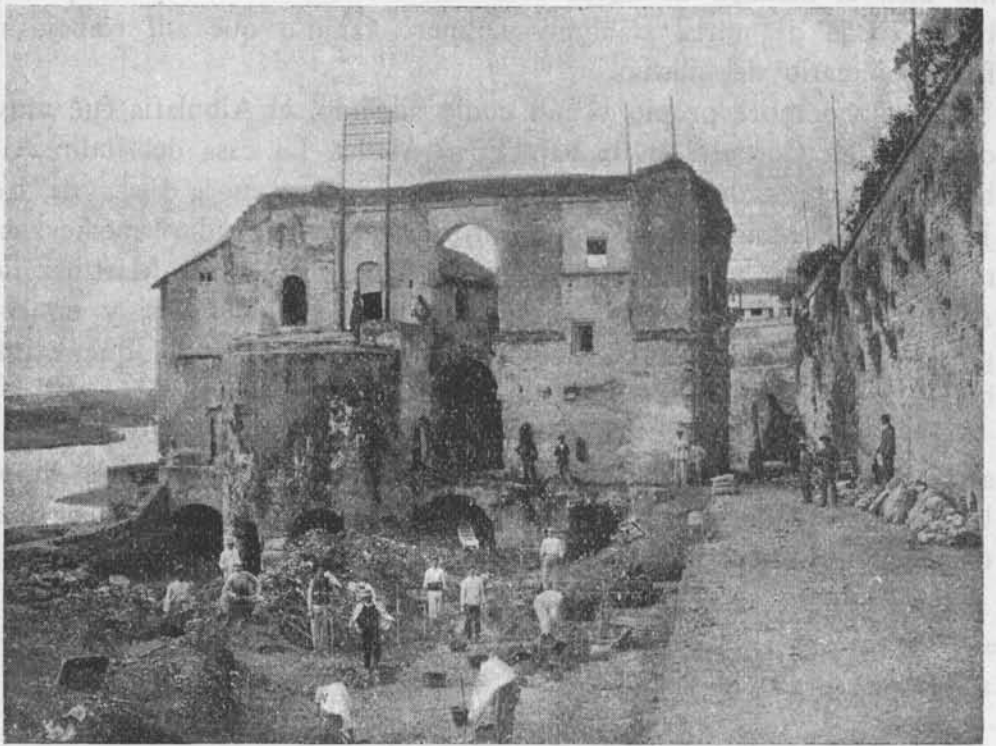
En el terreno de las hipótesis podríamos suponer que así se llamó bien el maestro de obras constructoras del molino que soportaba la rueda de noria, o algún molinero famoso que allí trabajó o fué propietario del mismo.

Como nombre propio y aún como apellido, el Albolafia fué muy corriente en Córdoba en la baja Edad Media. La casa del judío Albolafia, que actualmente está declarada en ruína en la Plaza de los Judíos o de Maimónides, según informa nuestro erudito medievalista local e ilustre académico don Miguel Muñoz Vázquez. Martínez de Albolafia es apellido cordobés corriente en aquellos siglos, y un regidor de la ciudad de tal nombre aparece en la lápida que existe bajo el arco de la Torre de la Malmuerta.

Por vulgares y corrientes hemos creído oportuno destacar estas acotaciones, ya que la Albolafia, o mejor dicho el Molino de la Albolafia constituye un elemento del pueblo cordobés sobre el cual toda corrección es interesante y necesaria.

dameros algunos, ha sido corriente entre todos los estudios locales de los siglos XVIII y XIX. En el siglo XVIII, los estudios locales de los siglos XVIII y XIX. En el siglo XVIII, los estudios locales de los siglos XVIII y XIX.

En el terreno de las hipotesis podriamos suponer que asi se ha un tipo el maestro de obras constructor del molino que supone



podria haber sido el mismo que el que se ve en la actualidad, pero en su momento se construyeron para ser utilizados en un momento de crisis. En el momento de crisis, se construyeron para ser utilizados en un momento de crisis.

En el momento de crisis, se construyeron para ser utilizados en un momento de crisis. En el momento de crisis, se construyeron para ser utilizados en un momento de crisis.

En el momento de crisis, se construyeron para ser utilizados en un momento de crisis. En el momento de crisis, se construyeron para ser utilizados en un momento de crisis.