

EL PUENTE ROMANO DE VILLA DEL RÍO

Discurso de apertura del Curso Académico Año 2003-2004 en la Real Academia de Córdoba.

JOSÉ LUIS LOPE Y LÓPEZ DE REGO



PREÁMBULO

He pretendido al pronunciar esta tradicional intervención de Apertura de Curso Académico, 2003-2004, sobre el Puente Romano de Villa del Río, dejar patente la importancia que tienen algunos monumentos nacionales que se encuentran diseminados y casi olvidados por la provincia.

Posiblemente el hecho de que el puente tenga un arco cegado, quizás desde la Guerra de la Independencia, junto con el nuevo trazado del encauzamiento del Arroyo de las Cañas, proyecto realizado por la Conserjería de Obras Públicas y Urbanismo en 1986, y que desaguaba justo contra la misma fachada del puente, fueran los detonantes para que en 1998, a raíz de las fuertes lluvias y consiguientes inundaciones, la tromba de agua del Arroyo del Salado unida ahora a la tromba de agua del arroyo de las Cañas, arrancaran de cuajo los pretilos y dañaran seriamente su estructura.

Todo ello independientemente de los cuantiosos daños que las inundaciones provocaron en los Polígonos Industriales y barriadas de Villa del Río.

Es lamentable que hayan pasado cinco años y el puente continúe en Estado de Ruina.

Y es que además de ser Monumento Nacional, se trata de la obra pontuaria romana mejor conservada de Andalucía.

Pero aún nos cabe la esperanza de que por el Ministerio de Fomento, actual propietario del puente, se está elaborando un proyecto de Restauración, por importe de 2.710.000 € (450.906.060 Ptas.) con cargo al 1% Cultural y al Programa de Intervención en el Patrimonio Arquitectónico y las Obras Públicas con Valor Patrimonial e Histórico.

Este trabajo lo está realizando la consultora IDEAM de Madrid, gabinete de gran prestigio especializado en trabajos de Restauración, que una vez concluidos los estudios previos de información, geotécnicos, fotogramétricos, etc esperamos tenga terminado el proyecto para finales del presente año de 2003.

Una vez expuesta la situación actual, intentemos profundizar en el conocimiento del puente, analizando todo lo que le es propio o nos hace comprender mejor su construcción para tratar de conocer su riqueza arquitectónica y su valor artístico.

SU SITUACIÓN EN LA VIA AUGUSTA

Para consolidar y afianzar el control sobre el imperio, los romanos crearon una importante red de caminos: las calzadas romanas.

En el itinerario de Antonino Pío se recogen 6.953 millas de calzadas militares ó vías pretorianas, equivalentes a unos 10.300 Km. cuyo mantenimiento corría a cargo del Estado.

A éstas calzadas hay que añadir en torno a las 20.000 millas, unos 29.600 Km. destinados a caminos vecinales y secundarios para fomentar la comunicación y el comercio entre los pueblos siendo su mantenimiento con cargo de los municipios. La totalidad de ésta red en Hispania sumaría unos 40.000 Km. Ello demuestra la voluntad de conquista y permanencia del pueblo romano.

El primer eje de comunicaciones del que tenemos noticia en la Península, y por tanto a la llegada de los romanos, es la Vía Hercúlea ó Heraclea que discurría paralela a la costa Levantina, desde los Pirineos hasta Cartago-Nova y que fue prolongada hasta la Bética, en tiempos de Augusto, según Estrabón (m. 24 dC.) y dentro de ella se trazaron unos 2.000 Km. donde se construyeron magníficos e importantísimos puentes, desde el Arco de Jano Augusto cerca de Cástulo a la entrada de la Bética, hasta Gádes, llamándose desde entonces y en su honor "Vía Augusta".

Esta vía pasaba por las capitales de los cuatro Conventos Jurídicos: Córdoba, Eciija, Sevilla y Cádiz., y en gran parte seguía el curso del río Guadalquivir. Estas calzadas permitían al César recorrer 800 millas en ocho días, (equivalente a 140 Km. día) y a los correos imperiales desplazarse a razón de diez millas por hora, (unos 14 Km./h.).

Analicemos el trayecto Córdoba-Cástulo donde precisamente se encuentra situado nuestro Puente Romano.

Tanto en el itinerario de Antonino Pío como en los Vasos de Vicarello, las ciudades y estaciones que se citan son las mismas entre Córdoba y Cástulo y son las siguientes:

Córdoba.....	Córdoba	
Ad Decumo.....	X millas	= 14.787 Km.
Epora.....(Montoro)	XVIII millas	= 26.616 Km.
Ad Lucos.....		
Uci.....(Marmolejo)	XVIII millas	= 26.616 Km.
Ad Noulas.....	XIII millas	= 19.223 Km.
Cástulo (Cortijo de Cazlona. Linares).....	XIX millas	= 28. 095 Km.
	<hr/>	
	LXXVIII millas	115.337 Km.

Posiblemente Corduba y Cástulo por su importancia estratégica serían “Civitates Centrales” con edificios que servían de depósitos de correos y de cuadras para cuarenta caballos.

Epora y Uci se tratarían de “mutaciones” o estaciones de relevo, que se situaban a distancias mas cortas, contaban con cuadra para veinte caballos y permitían mudar los tiros y las sillas.

Finalmente, Ad Decumo, Ad Lucos y Ad Noulas deberían de tratarse de “mansiones” ó posadas para viajeros y soldados, y se dotaban de carroceros, veterinarios, víveres y forrajes.

Nuestro Puente Romano de Villa del Río se encuentra situado entre Epora y Uci.

Pormenorizando el trayecto de Corduba a Cástulo paralelo al Guadalquivir, la vía Augusta discurría unos 15Km. por la orilla derecha del Guadalquivir hasta la mansión Ad Decumum y salía de Corduba hacia el este por la Puerta de Roma (embocadura de la calle Alfonso XII) cerca del Templo romano que situado a unos diez metros de altura, constituiría un bello conjunto de entrada y perspectiva desde la lejanía.

Se dirigía al puente del arroyo de los Pedroches, muy similar al de Villa del Río -tres arcos, perfil alomado, dovelas engatilladas, etc.-, y continuaba hacia el este hasta el Puente del arroyo de Rabanales, y pasado éste nos encontramos con dos pequeños puentes de un ojo en los arroyos de Yegüeros y Buena Agua.

A continuación nos encontramos con el puente sobre el río Guadalmellato, llamado popularmente Puente Mocho, pues casi siempre a tenido los pretilos caídos.

De aquí se dirigía hacia la mansión Ad Decumum, que cruzaba el río Guadalquivir cerca del Cortijo del Campillo Bajo, junto al despoblado de los Torreones, (ONUBA...), en el lugar que Juan Bernier señala restos desde el siglo IV a. C. hasta época musulmana y siempre como enclave fortificado y vigilante encargado de custodiar el paso del río. (Existen autores que éste paso del río lo identifican con un primitivo puente romano de Alcolea, que subyace enterrado en el actual).

Continuaba la calzada hasta la mansión de Ad Lucos, que según algunos, se encontraba muy cerca de la ciudad de Epora (Montoro).

No obstante en los itinerarios viene descrita inmediatamente después de Epora. También observamos que no se recoja la ciudad de Sacili Marcialum por la que pasa la calzada romana muy cerca.

La etapa siguiente de la Vía Augusta discurría entre Epora (Montoro) y Ucia (Marmolejo), con 18 millas de longitud.

Existen otros autores que sitúan en este tramo la mansión de Ad Lucos, basándose en el orden de relación en los itinerarios inmediatamente después de Epora, así como de la existencia de un puente gemelo anterior a él en el municipio de Luco (Teruel) en la vía Augusta, así como coincidir con la calzada de Porcuna en su salida a la Vía Augusta y los embarcaderos del Guadalquivir.

Los Vasos de Vicarello mencionan a continuación de la mutación Uciense, una parada en el camino, la mansión Ad-Noulas (cerca de Villanueva de la Reina) y desde aquí la calzada se dirigía al puente del Arco de Jano Augusto en el río Betis (Guadalquivir) (Cerca de Villanueva de la Reina), que era el pórtico de entrada a la provincia de La Bética, y desde donde comenzaban a contar todos los miliarios.

También es significativo que en éste itinerario no aparezca la ciudad de Ilturgis (Cortijo de Máquiz, al este de Mengibar), de manera que al pasar el puente romano de Andújar se dirigiría directamente a Cástulo, pasando ceca de Ilturgis.

El total de éste itinerario era de 77 millas que equivalen a unos 114 Km. Comprendiendo cuatro ciudades y tres mansiones, así como localizados cinco puentes: Pedroches, Rabanales, Guadalmellato (Puente Mocho), Villa del Río y Andújar.

Existía otro camino entre Corduba y Cástulo, más meridional que el del río Betis (Guadalquivir) y más primitivo que fue sustituido en la segunda mitad del Siglo I al concluir el trazado por Epora (Montoro).

Salía de Córdoba por el puente romano al sur de la ciudad, y por la margen izquierda del río Betis se dirigía primero a Calpurniana, situada posiblemente en el trayecto entre El Carpio-Bujalance-Cañete y después se dirigía al puente romano de Obulco sobre el arroyo del Salado, de tres arcos y perfil alomado, situado al oeste de Porcuna hoy prácticamente desaparecido, la calzada bordeaba por el norte pero sin atravesarla a la población, motivo por el que no la nombra el itinerario de Antonino Pío.

Después se dirigía a Urgao (Arjona) y desde allí a Iliturgis (Cortijo de Maquiz, al este de Mengibar), y desde aquí a Castulo.

EL ENTORNO POBLACIONAL

Independientemente de las dos grandes ciudades que conforman y polarizan el itinerario: Corduba, antigua capital de la Turdetania y Castulo, antigua capital de la Oretania en época ibérica, el entorno poblacional inmediato del puente romano corresponde a las ciudades de Epora, Ucia y Obulco.

De todas ellas Obulco (Porcuna) adquiere durante los Siglos III-II a.C. una enorme relevancia cultural y económica, con grandes explotaciones agrícolas y ganaderas que buscan su salida directa a la circulación y navegabilidad del Guadalquivir, mediante una vía de 14 millas de recorrido, según Plinio, y que pasa a escasos metros del puente romano, buscando los embarcaderos que aguas abajo les conducirán a Corduba, Hispalis ó Gades.

Dicha ciudad acuña moneda de plata y de bronce, reflejando en el anverso los nombres de los gobernantes de la ciudad y su zona de influencia, así como en el reverso los elementos que constituyen su emporio comercial de riqueza: La espiga de trigo, el arado, la vid, el olivo, el toro, el caballo, etc.

Las figuras halladas en el Yacimiento de Cerrillo Blanco ponen de manifiesto la calidad y perfección de la escultura ibérica del momento de una excepcional belleza plástica-guerrero con escudo, caballo y falcata.; leona ibérica; cordero atacado por un león, etc.

En cuanto a Epora sabemos que consiguió constituirse en República Confederada con Roma, y era sede de notables familias romanas que gozaban de los privilegios que ello conlleva, lo que nos hace pensar que sería una de las ciudades más importantes del Conventus Cordubensis.

En cuanto a Ucia posiblemente se trataría de la ocupación de una población indígena, tal vez la fundación cartaginesa de Utica, en homenaje a una ciudad de igual nombre del norte de África. Se utilizaría para situar una importante mutación.

Cástulo sabemos que es el centro comercial de una rica región minera, especialmente de plata y plomo así como ejercía la función de control sobre el paso entre la meseta castellana y el Valle del Guadalquivir por Despeñaperros.

Fue ciudad aliada de Cartago, hasta el punto de que una princesa indígena Imilce llegara a casar con el caudillo cartaginés Aníbal Barca.

La importancia de Castulo queda patente entre los años 226 y 205 a.C.

La rendición de Cástulo a Roma a cargo de Publio Cornelio Escipión ocurrió en el año 206 a.C. igual que Andújar (Iliturgis).

RIPA. - Existen unas ruinas en la margen izquierda del Guadalquivir, a unos dos kilómetros al este de Villa del Río y en la desembocadura del arroyo del Salado de

Porcuna, y por tanto muy próximo al puente romano, donde desde siempre han aparecido restos arqueológicos ibéricos y romanos.

Las piedras encontradas mas interesantes tienen dibujadas una rueda de carro y la otra una especie de escudo con una doble hacha, un caballo y una luna menguante. Juan Bernier creyó que eran ibéricas. (Por cierto que éstas piedras son propiedad de la familia Alvear Criado, y son dignos ejemplares de formar parte de la colección del Museo Histórico Municipal).

Plinio en su *Naturalis Historia*, III, 10 la relaciona entre los oppidum del conventus Cordubensis situados en el río Beatis.

Ripa es mencionada inmediatamente después de Ucia (Villavieja: Marmolejo) y de Obulco (Porcuna) y antes de Epora (Montoro).

Plinio sugiere su ubicación en el margen izquierdo del río, entre Ucia (Villavieja: Marmolejo) y Epora (Montoro), por lo que con toda seguridad debería hallarse muy próxima a la Vía Augusta, aunque no se relacione en los itinerarios por no pasar por el mismo poblado.

Es posible que el primitivo poblado túrdulo que se extiende por toda la finca de San Sebastián hasta la Aragonesa, denominado Sitia, por varios autores: P. Juan Beltran, Fernando López de Cárdenas, Rafael Ramírez de Arellano, etc. se rindiese a los romanos y se le denominara en adelante RIPA, por su situación en la propia rivera del río Betis, siendo una de las metas de la vía de Obulco.

Se buscaría la protección de sus muros de dos metros de espesor que daban protección y seguridad a sus habitantes, así como el abastecimiento de mano de obra barata para el puente así como una gran proximidad residencial, facilidad de alimentos, pesca, etc. y todo ello a escasos metros de la Vía Augusta y zona de construcción del puente romano.

En esta situación se confeccionarían el itinerario de Antonino Pío el de Rávena, así como los Vasos Apolinales, no apareciendo RIPA por no pasar la Vía Augusta por la propia población como sucede con Sacili, Iiturgis, Obulco, etc.

Una de las explicaciones del abandono y erradicación del poblado ibérico de Sitia, ahora denominado RIPA por los romanos, es por una tragedia sin precedentes ó hecatombe que debió ocurrir ocasionada como consecuencia de unas pertinaces y grandes tormentas y lluvias que originarían una gran riada con vastísimas inundaciones, tirando las cercas, las casas, los establos, las tiendas, el templo, etc. todo ello con numerosas pérdidas de vidas humanas y de animales domésticos, etc. subiendo el agua a varios metros de altura sobre la rasante como ocurrió en el año 1822.

¿Cual era el sitio más estratégico para situar el nuevo emplazamiento de Ripa?. ¿Desde el antiguo poblado indígena se veía al fondo del meandro del río una gran escarpia a unos diez metros de o mas de altura sobre la rasante del río, por la que precisamente transcurría la Vía Augusta y representaba una mayor seguridad ante las intermitentes y periódicas riadas, es decir el actual emplazamiento de Villa del Río.

Es muy posible que para salvaguardar la Vía Augusta de forajidos y maleantes, posteriormente los romanos, construyeran una "Turris", que custodiara y protegiera doblemente una posible recién construida mansión, el vado que existe próximo en el chinarral, así como a la nueva población recién trasladada, que lógicamente seguía conservando el mismo nombre de Ripa.

También se ejecutan unos muelles o embarcaderos en el meandro, cuyos restos de piedra roja molinaza los hemos visto hasta hace poco –1970– muchos villarrensés.

La obra publica más ambiciosa que llegaron a realizar en Ripa los romanos, creo que fueron los molinos harineros en el río Betis de ámbito comarcal, aún existentes.

La extensión de las explotaciones cerealistas eran en esta zona enormes, y era imposible dar abasto a la molienda con artefactos manuales.

Entonces eligieron la zona de salida del meandro, trazando una línea oblicua entre ambas orillas. Comenzaron a hacer la AZUDA mediante un sistema de tajamares de escasa altura, y entre ellos unas compuertas-aliviaderos que al cerrarlas dirigía todo el caudal de las aguas en estío, hacia las pontanillas de los molinos harineros, donde la fuerza del agua movía las aspas de los ingenios y las piedras de cubillo para moler el trigo de la comarca.

Este edificio ha tenido tantas restauraciones como cualquier puente ó edificio en veinte siglos, pues lógicamente a sufrido los mismos embates de la fuerza del agua, pero por su magnífica fábrica de sillería, hormigón hidráulico y sobre todo los grandes sillares de la azuda entendemos pueda tratarse de una obra romana. Hay quien cree que se trata de aceñas árabes.

LA EPOCA DE FILIACIÓN DEL PUENTE

La clasificación más utilizada es la de Fernández Casado que clasifica los puentes romanos en Republicanos e Imperiales y de acuerdo con su calidad constructiva y su cronología.

Desde la victoria de Roma sobre los cartagineses en el 206 a.C. y antes de la pacificación de Hispania, lo normal era vadear los ríos, o bien con barcas hacer puentes provisionales de madera con mansunas.

Hasta finales del Siglo II no se comienzan a hacer puentes de carácter definitivo de piedra, son los puentes de la República, y denotan un menor dominio de las técnicas constructivas.

Entre sus características podemos destacar que son puentes pesados, muy opacos al paso del agua, poco audaces así como la presencia de arquillos de aligeramiento sobre las pilas.

Entre los ejemplos más representativos de los puentes Republicanos podemos citar, el puente de Mérida sobre el Guadiana, el puente de Andújar sobre el Guadalquivir, el puente Mocho sobre el Guadalquivir de 10 arcos, el puente de los Pedroches sobre el mismo arroyo, etc.

Tras la victoria de Octavio Augusto (13 a.C.) sobre los territorios cántabros y astures anexionándolos al imperio, e incluso desde la victoria sobre Antonio y Cleopatra el año 31 a.C. Augusto (63 a.C.-14 d.C.) decide crear el sistema político Imperial.

Es la época de mayor esplendor de Roma, y las posibilidades tanto económicas como técnicas son muy superiores.

Entre las características más importantes destacan las fábricas de sillares almohadados, las dovelas de los emboquillados con relieve, pretil con cornisa, etc.

Entre los puentes más significativos de la época imperial, cabe destacar el puente de Córdoba, de la época de Augusto y con dieciséis arcos. Este puente ha completado desde el punto de vista poliorcético la organización defensiva de las murallas, convirtiéndose en puente levadizo al destruir un arco, que sería lógicamente el inmediato a la ciudad.

El puente de Rabanales de cinco arcos, ejecutado en "opus quadrata", Puente de Mérida sobre el Albarregas, Puente de Alcántara sobre el Tajo (Año 106 d.C.), el puente de Salamanca sobre el río Tormes, en la Vía de la Plata, el Puente de Luco sobre el río Jiloca (Teruel), el más parecido al de Villa del Río y con una curiosa relación fonética con la mansión de la Vía Augusta: Ad Lucos.

Finalmente en la tercera clasificación de puentes de vano único citaremos al puente de Cangas de Onis, también precedente de la topología del puente de Villa del Río.

En cuanto a la filiación del puente romano de Villa del Río, Fernández Casado lo clasifica de época republicana.

Sin embargo ANTONIO García y Bellido por su parentesco a los puentes de Mérida, lo cree de época de Augusto.

Sillières precisa más y lo data en el año 2 a. C. también en época de Augusto.

Pilar Chías y Tomás Abad lo fechan en los primeros tiempos del Imperio, hacia el año 30 a.C.

Yo me inclino a pensar que por el almohadillado de la fábrica, engatillado de sus dovelas, original e ingeniosa solución de los aliviaderos compartiendo la misma jamba con el arco, la simetría, la luz importante del arco principal de 9,30 m., ligereza de diseño, etc sea también de los primeros años de la época imperial, cuando Augusto funda el Imperio tras vencer a Marco Antonio (31 a.C.).

DESCRIPCIÓN MORFOLÓGICA Y DATOS TÉCNICOS

Situación:	A 1 Km. Al este de Villa del Río. A 49 Km. Al este de Córdoba capital. Km. 350 de la Autovía Madrid-Cádiz.
Época:	Fernández Casado lo clasifica de época Republicana. Pilar Chías y Tomás Abad lo fechan en los primeros tiempos del Imperio (Hacia 30 a.C.) Sillières lo data en el año 2 a. C.
Topología:	Puente de fábrica de sillería de piedra arenisca de color rojo. Sillares de 0,40m. de altura y 1,50-0,40m. de longitud. Cuatro bóvedas de cañón y dos arquillos de aligeramiento.
Perfil:	Alomado.
Longitud total:	40 m.
Arco principal:	Luz libre. 9,35m. Radio: 3,00m.
Arquillos de aligeramiento:	1,20 m.
Espesor pilas:	3,20 m.
Anchura del tablero:	5,25 m
Altura máxima de la rasante:	6,3 m.
Uso previsto:	Puente peatonal en área de descanso de la autovía
Quinto Arco:	De la pila existente en el extremo más próximo a la población, se deduce que el puente debió tener un quinto arco hoy desaparecido.

PROCESO CONSTRUCTIVO DEL PUENTE

Una vez recibido el encargo del proyecto y construcción del puente, el arquitecto ó ingeniero romano se desplazaría con sus ayudantes, al lugar a fin de estudiar la zona y elegir el punto más adecuado para su emplazamiento.

Una vez investigado el caudal máximo en época de grandes lluvias, así como la altura máxima de las aguas, y demás cálculos se procedería a levantar los planos a escala sobre pergaminos, pieles ó soporte de arcilla.

Vitruvio habla de la "ichnographia" ó representación en planta, plano que también se le designa como "forma", "descriptio", "ratio", ó "spacios", también habla de la

“ortographia” ó levantamiento de fachada ó alzado y finalmente de la “scenographia” ó perspectiva.

También las maquetas eran de uso corriente.

Estos planos servían de base para realizar el presupuesto y para el entendimiento entre la contrata y el arquitecto, especificándose en ellos dimensiones, formas, detalles, etc.

También éstos planos eran guía para el replanteo sobre el terreno es decir: LA MONTEA.- Una vez terminado el plano se procedía a la “montea” ó dibujo de ejecución, que es un dibujo del perfil del puente a tamaño natural realizado en el suelo lo más próximo al puente, para definir el despiece de los sillares, sacar las plantillas, señalar los cortes, etc.

En carros tirados por bueyes se traería la piedra de las canteras de Santa Inés ó lugar más próximo, y se irían colocando y perfilando en la montea.

Mientras los canteros elaboraban los sillares, las dovelas, los pretilos, etc. se ejecutarían las dos ataguías ó represas para atajar el paso del agua durante la construcción de los tajamares, así como de los estribos en ambas orillas.

Para la cimentación de las pilas ó tajamares y de los estribos, Vitrubio describe el sistema de cajones de madera, con los extremos opuestos abiertos y las paredes impermeabilizadas con betún de Judea, que se rellenaban de hormigón ó argamasa fabricada con mortero de cal hidráulica y bolos de río, cascotes, guijarros, etc. de una dureza formidable, tal como se puede apreciar en los restos del puente romano de Porcuna.

Una vez ejecutados los estribos donde apoyan los extremos del puente en ambas orillas, así como las pilas ó tajamares, las cuadrillas de carpinteros comenzarían a realizar el armado de CIMBRAS de los arcos extremos y simétricos 0 y 6.

El arco 0 recayente al extremo más próximo a la población, hoy cegado, se apoyaría entre el estribo -a- y la pila -b-, y el arco nº 6 se apoya entre el estribo -f- y la pila -e-. Ahora ya sería posible voltear las dovelas de las boquillas de los arcos 0 y 6, y continuar cerrando con sillares similares a las mismas, toda la superficie de las respectivas bóvedas.

A continuación se armarían las cimbras de los arcos simétricos 1 y 5, conjuntamente con las de los arquillos de aligeramiento ó aliviaderos 2 y 4, que conforman una sola unidad constructiva, y se voltearían las dovelas de las boquillas de los arcos, con la salvedad de que se ejecutarían primero los aliviaderos, para el adecuado reparto de descomposición de fuerzas en el salmer de los arcos. Después se cerrarían todas las superficies de las bóvedas de medio cañón de los referidos arcos.

Finalmente una vez cimbrado el arco central, que es el que por su luz de 9.30 m. presenta mayores dificultades, se procedería al volteo de la boquilla del arco mediante grandes dovelas de un metro de longitud y con el frente decorado con almohadillado en altorrelieve. Aún se pueden apreciar en el interior de ésta bóveda los mechinales de apoyo de las cimbras de las estructuras de madera

Una vez terminado el volteo de la boquilla del arco central, éste mismo despiece sirve de guía para la terminación del resto de la bóveda. Ya solo restaba ejecutar las fábricas de los tímpanos y demás paramentos verticales y posterior relleno de la obra oculta con argamasa: mortero de cal con bolos, cascotes, etc.

Finalmente se colocarían los pretilos de protección en ambas caras del puente, mediante grandes sillares trabados con piezas metálicas a la base de sustentación, y también se ejecutarían los canales de desagüe para recoger las aguas pluviales en los 40m. de longitud y 5.29 m. de anchura del tablero del puente.

La calzada en el trayecto del puente se impermeabilizaría con cales hidráulicas y se pavimentaría con medianas y grandes losas de piedra molinaza bien trabadas y tomadas con mortero de cal, como en las “vias sílice strate”.

CARACTERÍSTICAS CONSTRUCTIVAS:

Las características constructivas del puente romano son la base de la peculiaridad y singularidad del mismo, por lo que señalaremos someramente las más importantes:

ALMOHADILLADO DE LOS SILLARES

La característica más singular del puente es que los sillares presentan una rica labor de cantería al encontrarse almohadillados en altorrelieve. El perímetro que conforma la junta tiene en el borde unos tres centímetros de cinta pulida y el resto abujardado en fino y el altorrelieve abujardado en basto, lo que denota la calidad del cantero y de los técnicos.



El almohadillado en altorrelieve produce desde cierta distancia, un juego de luces y sombras, de un gran efecto y belleza visual, que junto con el color rojizo tanto de la piedra molinaza como de las salidas y puestas de sol, hacen del puente en esas ocasiones un verdadero monumento de gran belleza plástica.

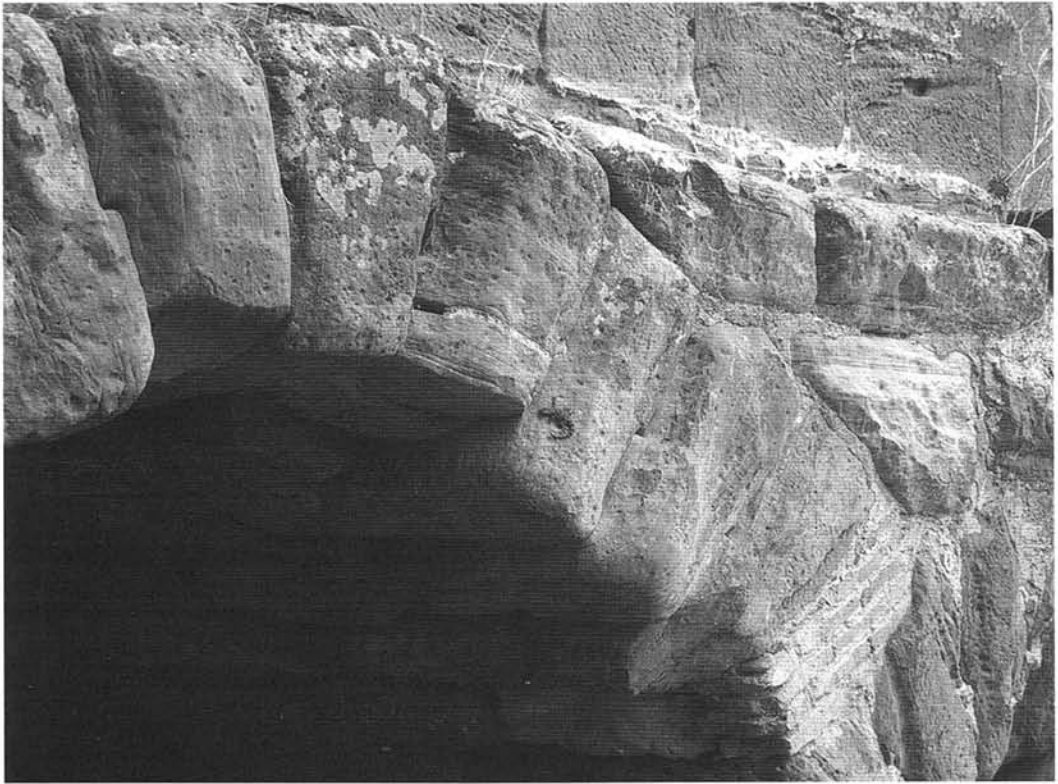
Las dovelas de las boquillas de los arcos así como los sillares que conforman las bóvedas de medio cañón también se encontraban almohadilladas, lo que denota una inusual riqueza ornamental.

La decoración de almohadillado fue muy característica de la arquitectura del renacimiento como por ejemplo en el Palacio de Carlos V en la Alhambra de Granada.

Es lamentable que en las sucesivas restauraciones no se haya conservado la riqueza ornamental de los sillares, de sus fábricas, tímpanos etc. Empleándose sillares lisos y ladrillos macizos.

ENGATILLADO DE LAS DOVELAS

Las dovelas que voltean las boquillas de los arcos se encuentran engatilladas con resaltes en los lechos derecho e izquierdo de los sillares que impiden el deslizamiento radial hacia el centro del arco y por tanto el desplome de los mismos.



Esta ingeniosa solución a contribuido en parte a la buena conservación del puente hasta nuestros días.

ENGRAPADO DE SILLARES

Sobre el lomo de las dovelas del arco central tanto del lado de aguas abajo como de arriba se observan varias oquedades de 10x7x5 cm. perfectamente alineadas entre sí de contornos regulares y algo erosionadas.

El objetivo de estas oquedades es sin duda alguna albergar unas piezas metálicas o llaves de bronce hierro o plomo para conseguir una mayor traba del pretil a su base de sustentación.

También en algunos sillares sometidos a un trabajo especial, se aprecian unos orificios o taladros como si hubiesen sido reforzados y unidos mediante unas grapas metálicas para conseguir una traba mejor entre los sillares y absorber un mayor esfuerzo.



APAREJO A SOGA

La forma de colocar distribuir y trabar los sillares de piedra arenisca se denomina en arquitectura aparejo a soga o a hilada. Este aparejo tiene una altura aproximada y constante de 0.40 m. y una longitud variable de entre 0.40 y 1.50 m.

A este tipo de fábrica le denominaron los romanos “opus quadrata” por encontrarse los sillares labrados en forma de paralelepípedo regular.



APAREJO EN SECO

Los romanos para este tipo de obras civiles manifestaban una especial preocupación para que el llagueado fuese el menor posible.

Lógicamente mientras el tendel de la junta fuera más fino habría más dificultad a la acción erosiva del agua y del viento.



Los sillares tanto de las fábricas como las dovelas de los arcos están tomados en seco o a hueso, es decir, tomados con una película o lechada de mortero de cal hidráulica, ceniza de puzolana arena fina y lima de molinaza que apenas se deja ver al exterior ni se vislumbra el llagueado a fin de resaltar con más notoriedad el juego de luces y sombras.

TAJAMARES Y ESTRIBOS

Debieron de existir cuatro tajamares ó pilas y dos estribos uno en cada orilla, habiéndose perdido la pila del extremo próximo a la población.

Los tajamares son de forma de cuña ó de prisma triangular, para cortar con más facilidad el empuje de las aguas, habiendo existido vestigios de la existencia de talones semicirculares a modo de contrafuertes en el lado de aguas abajo que además evitaban turbulencias en dichas zonas.

Sobre los cimientos de la pila, se levantaba a plomo el muro de cerramiento perimetral con sillares de piedra, dándole los canteros las formas de cuña y semicircular a los extremos, dejando las caras internas de los sillares toscas y sin labrar, para mejor traba del mortero.

La obra oculta se trataba de “opus caementicium” ó argamasa y se rellenaba con mortero de cal, ripios, cascotes y guijarros.

Los estribos se ejecutaban de igual manera.

LOS ARQUILLOS DE ALIGERAMIENTO

Sobre los tajamares ó pilas donde apoya el arco central existen unos aliviaderos ó arquillos de aligeramiento del cuerpo macizo que conforman los tímpanos entre dos grandes arcos, y que aumenta la sección de caudal de desagüe del puente.

Pero la singularidad más relevante del puente estriba, en que el pequeño arco aliviadero y el arco lateral comparten el mismo salmer ó dovela donde comienza a voltear el arco, y por tanto la misma jamba, en un alarde de gran audacia, de ingenio y sobre todo de dominio del arte de construir y de la arquitectura en general.

Por otro lado, no se conocen antecedentes de éste modo de enjarjar, trabar ó enlazar los arcos.

LA BOVEDA ROMANA

Aunque el arco semicircular es de invención mesopotámica, ni los egipcios ni los griegos lo utilizaron. Fueron los etruscos los primeros en utilizarlo, y de ellos lo aprendieron los romanos.

Pero quienes realmente lo perfeccionaron y lo utilizaron con gran profusión fueron éstos.

Por desplazamiento del dovelaje de la boquilla del arco de medio punto, sobre el eje del mismo se obtiene la bóveda de medio cañón que los romanos tanto utilizaron.



Las bóvedas de todos los arcos del puente son semicirculares ó de medio cañón y su aparejo es similar a la fábrica exterior de los tímpanos, es decir de sillares almohadillados, lo que revela la riqueza ornamental que pretendieron dotarlo los diseñadores.

EL PRETÍL

El pretíl ó antepecho que por motivos de seguridad se dota al tablero de 5,25 m. de ancho del puente, está formado por grandes sillares de piedra arenisca de 0,40x0.50x1,00m. alineados en ambas caras del tablero, es decir la de aguas arriba y la de abajo, y asentados y arriostrados directamente sobre la clave y dovelaje del arco central y tímpanos mediante unas piezas metálicas de 10x7x5 cm.

A partir de la clave, tanto el pretíl como el tablero tienen una ligera pendiente ó lomo a dos aguas, conformando lo que se denomina un perfil alomado.. La altura del pretíl es homogénea desde uno al otro extremo del lado exterior de los arcos laterales adyacentes al central, reduciéndose a partir de ese punto la altura del mismo unos 20 cm. Hasta el final del tablero.



Como ya hemos señalado los sillares que conforman el pretíl de trabados, encontraban con “llaves” metálicas, no solo el la base de apoyo y sustentación, sino también entre sí, entre las caras superiores a fin de completar un arriostamiento perfecto.

PERFIL ALOMADO

La característica morfológica mas acusada es su configuración de perfil en lomo de asno.

Dicha morfología resulta de la realidad de la propia simetría del puente de siete arcos, de manera que al ir disminuyendo progresivamente las flechas desde el arco central hacia los estribos resulta una configuración alomada original.

LA SIMETRÍA Y EL QUINTO ARCO. (Hoy desaparecido)

De la pila existente junto al arco situado en el extremo del puente recayente a la población de Villa del Río, de orientación oeste, se observa que solo la mitad del tajamar se encuentra ocupado por los sillares que componen el emboquillado del arco de la bóveda existente.



Está claro que el espacio de la otra mitad que se encuentra sin ocupar, se ejecutó para recibir los sillares de la boquilla de otro arco, similar al simétrico del extremo este y de iguales proporciones, que se debió demoler posiblemente con motivo de la Guerra de la Independencia (1808-1814), para que no pasaran las tropas napoleónicas, igual que ocurrió con el puente romano de Andújar y en otros pueblos consiguiendo el efecto del Puente Levadizo.

Lógicamente de no haber existido un quinto arco, las dovelas del arco que ahora apoyan en la mitad de la pila, apoyarían en el estribo y no existiría zona alguna en la pila para poder ocupar.

Ello nos convierte el puente romano, en un puente SIMÉTRICO modalidad poco frecuente, convirtiéndolo en un atractivo más y una nueva singularidad en el mejor ejemplo de obra pontuaria romana conservada en Andalucía.

LA EJECUCIÓN DE LAS CALZADAS ROMANAS

Según Vitruvio, en su obra los diez libros de la Arquitectura, cap. VII describe la técnica romana para la construcción de las calzadas.



Para su ejecución, se comenzaba cavando una zanja de 1,00 m. de profundidad que se iba rellenando con diversas capas bien compactadas, cuyo nombre genérico era "via stratae".

De abajo hacia arriba se partía del statumen, que era el verdadero cimiento de la calzada constituido por piedras de regular tamaño, trabadas con mortero ó arcilla y de un pie ó dos de espesor, (29,6 cm. ó 59,2 cm.).

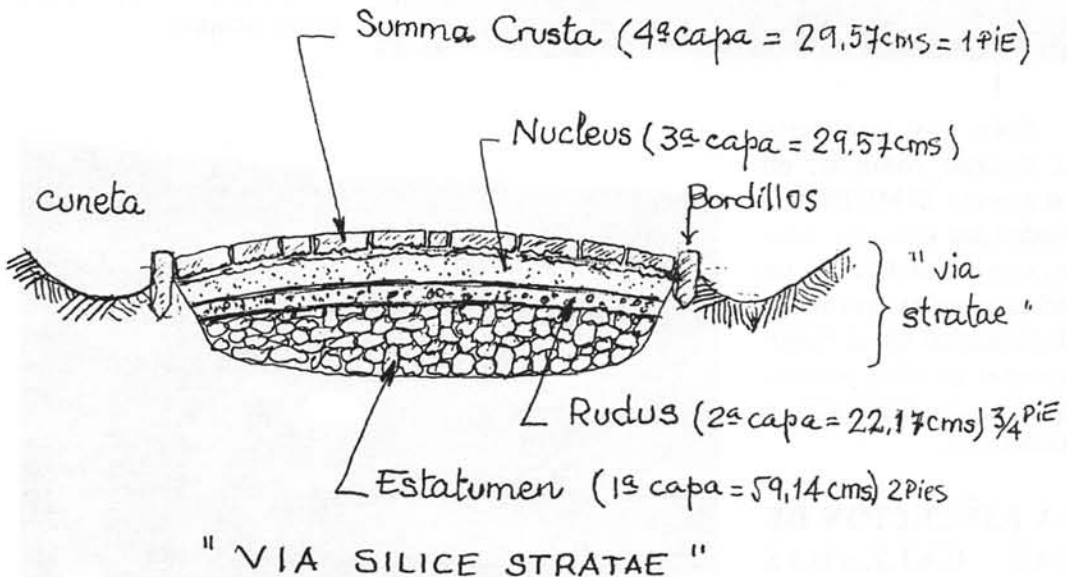
Sobre la anterior se tendía el rudus, que era una especie de argamasa, ó capa de mortero de cal con guijarros, cascotes etc. que se apisonaba con maza para mejor compactación. Era una barrera impermeable que impedía la penetración de la humedad en las capas superiores. Su grosor era de unos 25 cm.

El nucleus era la tercera capa, de mortero más rico compuesto a base de cal con cascotes de cerámica y ladrillos machacados constituye el asentamiento donde descansa el pavimento. Su grosor oscila entre 30 y 50 cm.

Por ultimo se colocaba la Summa Crusta, nivel superior de la vía donde se asentaba el pavimento contenido por bordillos, de manera que el pavimento se realizaba con losas en las vías silice stratae, y con guijarros en las viae glareae stratae. Su grosor era de 20 a 30 cms. Presentaba un abombamiento alomado en el centro para facilitar la evacuación de las aguas hacia los extremos.

Existieron en época romana unas "Vías ligeras" que estaban realizadas por un lecho de piedras, guijarros y tierra, sobre el que se asienta una capa de grava apisonada, que está flanqueada por bordillos de roca caliza.

SECCIÓN CONSTRUCTIVA



EL SISTEMA METRICO ROMANO

Si bien en las culturas mesopotámicas y egipcia la unidad de medida fundamental de longitud es el codo, en el Sistema métrico romano que por cierto procede del sistema griego, la unidad fundamental de longitud es el pie. Éste era el valor universal en la época del imperio y su equivalencia era de 29,57 cms.

Al principio éstas medidas de longitud se tomaron de las proporciones del cuerpo humano.

El pié, el palmo y el dedo relacionados por el número 16. Sistema dactílico, siguen siendo para Vitrubio las unidades fundamentales del sistema metrológico de la arquitectura romana.

Un pié se divide en dieciséis dedos, cuatro palmos y dos terceras partes de un codo.

La otra medida clásica es la milla romana que equivale a mil pasos y tiene 1.478,70 m. es decir un kilómetro y medio aproximadamente.

Las medidas romanas de longitud son las siguientes:

Dígitus (dedo).....	1,85 cms.
Palmus (palmo).....	7,39 cms.
Pes (pie).....	29,57 cms.
Palmipes (palmo).....	36,97 cms.
Cúbitus (codo).....	44,36 cms.
Gradus.....	73.90 cms.
Passus (paso).....	1,479 m.
Decempeda ó pértica.....	2,957 m.
Stadium.....	184,84 m.
Millia (milla).....	1.478,70 m.

LA PIEDRA Y LAS CANTERAS

La piedra utilizada para labrar los sillares de los tímpanos, las dovelas de la boquillas de los arcos y de las bóvedas, las pilas ó tajamares, los pretilos etc. es la piedra molinaza roja de la comarca, muy conocida en la zona de Montoro y Marmolejo.

La palabra molinaza, es una deformación lingüística de la palabra petrográfica, "molasa", y se trata de una piedra arenisca de color roja de época Triásica, es decir entre 230 y 195 millones de años.

Mineralógicamente, es una arcosa potásica con arcilla y óxidos de hierro, que son los que le dan ese color tan característico rojo, con algo de fracción limosa.

La arcosa es una arenita, con un 75% de cuarzo (óxido de sílice y feldespato) (silicato), la matriz detrítica es del orden del 15% y el resto son fragmentos de rocas.

La arcilla, procede de rocas detríticas no consolidadas, con un tamaño aproximado de 4 micras.

Los limos son sedimentos no cimentados, no compactados, cuyo tamaño de grano es también de unas 4 micras. Contiene partículas de caolinita (silicato de aluminio) Illita, Cuarzo, Feldespato y de Calcita (carbonato cálcico).

Se le denomina también vulgarmente como piedra de asperón y con ella tradicionalmente se han afilado navajas, cuchillos, hoces, etc. en la comarca.

Es tradicional que las canteras más próximas y de donde procede la mayor parte de la piedra molinaza son las de Santa Inés. De ahí procede toda la piedra de la Parroquia de la Inmaculada Concepción de la villa y de la mayoría de las casas y edificios del pueblo.

EL HORMIGON ROMANO

Si bien el hormigón ya se empleó en Asia y Egipto, y también en Grecia ya lo emplearon en acueductos y depósitos de agua, realmente fueron los romanos quienes lo

perfeccionaron, al descubrir que mezclando la cenizas de puzolánicas con cal, grava, arena y agua, resultaba un conglomerado durísimo, que incluso era resistente al agua, y que denominaron hormigón.

Las puzolanas, naturales de la ciudad italiana de Pozzoli, son rocas volcánicas muy fragmentadas -casi cenizas- de composición basáltica, muy abundantes en las proximidades del Vesubio y del Etna.

Vitrubio, en su tratado *De Architectura* relata como “la arena que se halla junto a Nápoles, llamada puzolana, es muy propia para la argamasa ú hormigón, mezclada con cal. No solamente para los edificios ordinarios, sino también en el fondo del mar toma cuerpo ésta mezcla y se endurece admirablemente”.

El verdadero éxito de los romanos fue descubrir que otras piedras determinadas machacadas tenían las mismas propiedades constructivas que las puzolanas.

Si en el hormigón prescindimos de la grava y piedra machacada obtenemos un mortero, cuya pasta ó lechada nos sirve para la unión de sillares, ladrillos, etc.

SU DEVENIR EN LA HISTORIA

Desde la época de Octavio Augusto, año 30 a.C. aproximadamente, la mayoría de los personajes protagonistas de los acontecimientos históricos más importantes, acaecidos en Andalucía, han pasado por el lomo de este viejo puente romano.

Desde emperadores romanos, reyes visigodos, emires y califas, presidentes, generales, ejércitos y grandes personalidades han cruzado este bello puente a lo largo de sus dos mil años de historia.

Entre los acontecimientos más interesantes en el que éste puente ha sido protagonista, hemos de destacar la batalla que en el mismo ocurrió en el año 1.443, reinando Juan II (1.406-1.545), entre los caballeros cristianos del reino de Jaén, por la elección del Gran Maestre de Calatrava.

Se formaron dos partidos, que llegaron a pelear encarnizadamente entre sí en el puente romano del Salado de Villa del Río.

El caudillo de uno era el valeroso don Rodrigo Manrique, Comendador de Segura e hijo del Adelantado Mayor de León y conquistador de Huesca, apoyado por los de Andújar.

Y el caudillo del otro bando era don Luis de Guzmán, hijo mayor del Maestre de Calatrava, apoyado por los de Arjona, Martos y Porcuna, así como por el afamado justador don Juan de Merlo.

El combate fue encarnizado y aunque fue desbaratado y vencido el bando de don Rodrigo Manrique, perdió la vida el noble y valiente caballero don Juan de Merlo, alcalde de Alcalá la Real, que yendo a dar alcance a los de Andújar, se metió tanto entre ellos que quedó solo, y al pasar sobre el lomo del puente romano fue mortalmente herido.

Juan de Merlo, era el terror de los caballeros del reino Nazarí de Granada. Famoso en todas la cortes por la fortaleza y por su destreza en el manejo de las armas, ilustre aventurero que allá se presentaba, donde quiera que los príncipes de Italia Francia o Alemania emplazaban justadores para las fiestas reales y que en dos célebres torneos había tenido la gloria de vencer al orgulloso Borgoñón Micer Pierre de Bracamonte, Señor de Charní, y el altivo caballero Enrique de Remestan.

Fue testigo del paso para Madrid en 1868, de las tropas victoriosas del General Serrano, después de la Batalla de Alcolea.

MONUMENTO NACIONAL

El puente romano de Villa del Río (Córdoba), fue declarado *MONUMENTO HISTORICO*, perteneciente al Tesoro Artístico Nacional por Decreto de 3 de Junio de 1931, del *Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes de la II República Española*, siendo *Presidente D. Niceto Alcalá-Zamora*, y *Ministro de Estado D. Alejandro Lerroux*, dos cordobeses ilustres.



LAS RIADAS Y LAS REFORMAS

El peor enemigo del puente son las riadas, esas enfurecidas trombas de agua que arremeten contra su fábrica arrancando de cuajo los pretiles y cuantos elementos puede del puente.

Como consecuencia de estas terribles embestidas, a veces el deterioro del puente a sido tan importante, que ha sido absolutamente necesario su restauración.

No sabemos si la batalla del Salado acaecida en el año 1443 sobre el puente que acabamos de reseñar provocaría deterioros importantes en la fábrica del mismo.

La primera que tenemos documentada es en el siglo XV, en 1481.

En el Siglo XVI, tenemos dos una en 1544 y otra en 1554.

En el Siglo XVII se produjeron diez: 1604, 1618, 1626, 1684, 1687, cinco en la última década 1691, 1692, 1693, 1697 y 1698.

En el Siglo XVIII hubo tres grandes riadas, en 1.739 que se llevó el puente de Palma del Río, en 1751 y 1785.

Pero fue en el Siglo XIX, el 25 de Diciembre de 1821 cuando Villa del Río sufrió la mayor riada que se conoce de su historia.

El agua llegó a 1,50 m. en la plaza, se derrumbaron 63 edificios y el resto quedó en ruinas la mayoría.

En algunas bodegas como el aceite es menos denso que el agua, fue desplazado por ésta.

Las calles y las casas quedaron con cerca de un metro de lodo.

Seguro que esta gran riada si causaría daños importantes en el puente romano y tal vez en esta ocasión fue cuando se cegó el arco junto al límite provincial con el reino de Jaén.

Tampoco sabemos con precisión si previo al paso de las tropas napoleónicas, al mando del general Dupond, en la Guerra de la Independencia, se destruiría el arco próximo a Villa del Río, como ocurrió en el puente Romano de Andújar, consiguiendo el efecto de "puente levadizo".

LAS REFORMAS

Lo que si sabemos es que en siglo XX y antes del año 1934, fecha en que quedó fuera de servicio el puente, se realizó una importante obra de restauración de su fábrica en general.

Los materiales utilizados fueron sillares de piedra molinaza y ladrillos de barro para macizar huecos en las boquillas de las bóvedas.

Se observa la reutilización de sillares romanos, tal vez procedentes de la demolición del arco desaparecido.

Existe otro proyecto de obras de restauración del puente romano, redactado por el arquitecto Eduardo Barceló de Torres, en 1976, para la Comisaría Nacional del Patrimonio Artístico. Dirección General del Patrimonio Artístico y Cultural. Ministerio de Educación y Ciencias, con un presupuesto de 523.039 ptas.

El proyecto mas reciente es el Encauzamiento de los Arroyos de Las Cañas y del Salado para defensa de Villa del Río de 1986 y de nefastas consecuencias. Interferencia con el Puente Romano existente junto al la Carretera Nacional IV de marzo de 1986 redactado por la Dirección General de Obras Hidráulicas. Dirección General de Obras Públicas. Consejería de Política Territorial de la Junta de Andalucía.

El último proyecto es el que está redactando IDEAM para el Ministerio de Fomento y que está previsto concluir para finales del año 2003.

A pesar de los daños causados por estas riadas al puente, hay que resaltar la magnífica ejecución del mismo, para que haya llegado en tan buen estado, hasta nuestros días.

AREA DE DESCANSO DE LA AUTOVIA A-6 MADRID-CÁDIZ PK.347.5

Finalmente considero una brillante idea de la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Fomento y del Ayuntamiento, la de integrar y proteger el Puente Romano mediante un Área de Descanso de la Autovía A-6.

El año 2016 Córdoba aspira a ser Capital Europea de la Cultura, dada su condición de Ciudad de Patrimonio de la Humanidad; por otro lado, se calcula que una vez terminadas la AUTOVIA y el AVE Córdoba-Málaga para el año 2007, el número de turistas se verá incrementado en un millón.

Por ello, para esa fecha clave será necesario ir poniendo a punto todo nuestro acervo cultural de manera que en la referida efeméride todos los europeos y ciudadanos en general, podamos disfrutar de toda la riqueza histórica, artística y monumental de nuestra tierra en beneficio de nuestra capital y provincia y de la cultura en general.

BIBLIOGRAFÍA

- 1.- García y Bellido, Antonio.
El Puente Romano de Villa del Rio (Córdoba). "Oretania" Núm. 21. Sep-Dic. 1965.
- 2.- Fernández Casado, Carlos.
Historia del puente en España. Puentes Romanos. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Instituto Eduardo Torroja. Madrid 1980.
- 3.- Corzo Sánchez, Ramón y Toscano San Gil, Margarita.
Las Vías Romanas de Andalucía. Conserjería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía. Sevilla 1992.
- 4.- Blázquez, Antonio.
Vías Romanas de Andalucía. Boletín de la Real Academia de la Historia. Madrid 1914.
- 5.- Sillières, Pierre.
La Via Augusta de Cordoue a Cádiz.
- 6.- Roldán Hervás, José Manuel.
Itineraria Hispana. Universidades de Valladolid y Granada.
- 7.- Ponsich, Michel.
Implantación rurale antique sur le Bas-Guadalquivir.
Publicación de la Casa de Velázquez. Madrid 1987.
- 8.- Silières, Pierre.
Les Voies de Comunicación de L'Hispanie Méridionale des Itièraires Multiples et divers.
- 9.- Rodríguez Pulgar, M^a del Carmen.
El Puente Romano de Alcántara: Reconstrucción en el Siglo XIX.
Excma. Diputación de Cáceres. Salamanca 1992.
- 10.- Fernández Troyano, Leonardo.
Tierra sobre el agua: visión histórica universal de los puentes.
Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
Madrid 1999.
- 11.- Chías Navarro, Pilar y Abad Balboa, Tomás.
Puentes de España. Fomento de Construcciones y Contratas, S.A.
Madrid 1994.
- 12.- Barceló, Miguel.
El agua que no duerme: Fundamentos de la arqueología hidráulica
Andalusí. 1996.
- 13.- Melchor Gil, Enrique.
Vías Romanas de la Provincia de Córdoba. Publicación de la Obra Social y Cultural Cajasur. Córdoba 1995.
- 14.- MOPU.
Guía de los Puentes de España. Revista del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid Jul-Ago 1987.
- 15.- Ruiz Fuentes, Vicente Miguel.
Estudio Histórico-Artístico y Arqueológico del Puente Romano de Villa del Rio. (Córdoba) Ubeda (Jaen) 1999.
- 16.- MOPU.
Las Obras Públicas en el Siglo XVIII.
Revista del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid 1988.

- 17.- Clémentson Lope, M^a de los Angeles y Delgado Cerrillo, Bartolomé.
El Puente Romano de Villa del Río. Joya de la Vía Augusta.
Boletín de la Asociación Provincial de Museos Locales de Córdoba.
- 18.- Pérez Daza, Francisco.
Reflexiones sobre la Historia Antigua de Villa del Río y la ciudad romana de RIPA.
Excma. Diputación Provincial y Ayuntamiento de Villa del Río. (Córdoba).
1999.
- 19.- Martín Ribes, José.
El Guadalquivir.
Caja Provincial de Ahorros y Asociación de Amigos de Córdoba. 1988.
- 20.- Fernández Franco, Juan (1520-1601).
“Itinerario e discurso de la vía pública que los Romanos dexaron edificada en España para pasar por toda ella desde los Montes Pirineos, y por la interior hasta la Bética y llegar al mar Océano”.
Manuscrito de la Biblioteca del Instituto Luis de Góngora de Córdoba. Pág. 9.