



Primer Viaducto del Pretorio¹

LA CONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO DEL PRETORIO (CÓRDOBA, 1908-1924)

Jesús Padilla González

¹ FOTOTECA DEL PATRIMONIO HISTÓRICO: LOTY-09548_P. Autor: PASSAPORTE, Antonio (1901-1983). Foto tomada entre 1927-1936.



Detalle de la ubicación del paso a nivel del Pretorio en el Plano de Dionisio Casañal realizado en 1884.

INTRODUCCIÓN

La construcción del primitivo viaducto sobre el ferrocarril del Pretorio de Córdoba, que en su día se conoció como *Paso Superior del Pretorio*, fue el primero de los construidos en nuestra ciudad y vino a sustituir el paso a nivel que en el mismo lugar se habilitó cuando se construyó el ferrocarril para facilitar el tránsito a los pago y pueblos de la Sierra cordobesa por la milenaria calzada o camino del Pretorio; el cuál se había convertido en un grave y peligroso obstáculo en la comunicación de la ciudad con el norte de su término municipal y provincia.

Con la construcción del ferrocarril solo quedaron abiertas, en la zona norte de la ciudad cuatro comunicaciones con la Sierra: en la zona oriental dos, una, en la carretera de Almadén, muy alejada del casco urbano y el otra, paso a nivel de los Santos Pintados (C/ Alonso el Sabio); en el centro y más importante, el también paso a nivel con barrera del Pretorio; y en el occidente, el paso de Las Margaritas que permitía el acceso a la carretera de Trassierra.

Los inconvenientes del cierre de los Llanos del Pretorio a los caminos de la sierra ya fueron advertidos desde un principio por el *Diario de Córdoba* pues el 28 de abril de 1865 publicaba una gacetilla que decía:

Paso.- Ya se ha cerrado en la vía de Madrid en el Campo del Pretorio, quedando solo abierto el paso del centro; y á propósito ¿no sería posible que se sustituyera aquel parapeto de tablas con una verja que conservase la diafanidad de aquel hermosos parage [sic]?²

² DIARIO DE CÓRDOBA, 28 de abril de 1865.

Y al día siguiente completaba la información con otra gacetilla que aseveraba lo siguiente:

No está bien.-Ayer hicimos una indicación sobre la valla de madera que cierra el ferro-carril de Manzanares por la parte del Pretorio, y hoy tenemos que manifestar que aquel paso á nivel es muy reducido para el extraordinario paso de aquellos caminos, especialmente en la presente estación. Sería muy conveniente que puesto que son dos los caminos y muy concurridos ambos por dirigirse á pueblos importantes y por las muchas personas que habitan las huertas de nuestra sierra y que diariamente se dirigen á ellas para disfrutar de los encantos de ese privilegiado suelo, fueran dos los pasos á nivel, y al menos en el mes próximo fijas y conocidas las horas en que ha de estar interceptados³.

Desde la llegada del ferrocarril a la ciudad el Ayuntamiento había cedido a la **Compañía de Ferrocarriles Madrid a Zaragoza y Alicante** (en adelante, MZA) una importante superficie de terreno en los Llanos del Pretorio a cambio de que ésta empresa edificara un paso subterráneo en el lugar que permitiera la conexión de la ciudad con la Sierra, pero su construcción se hará esperar, como comprobaremos al analizar el proceso de edificación del viaducto que suprimirá este paso a nivel, lo largo del presente artículo.

³ *Ibid.* 29 de abril de 1865.



Fotografía de José García Córdoba, realizadas desde el convento de la Merced en 1862, en la que se puede observar las instalaciones ferroviarias próximas al Pretorio y la sierra cordobesa⁴.

LA CONSTRUCCIÓN DEL PASO SUPERIOR DEL PRETORIO:

El paso a nivel del Pretorio se convertirá en paso elevado con la construcción de un viaducto frente al humilladero del Pretorio, en la zona conocida por el *Haza del Montoncillo*⁵, proyecto que realizó el ingeniero Francisco Bonald y cuya dirección corrió a cargo del ingeniero Le Bret.

Su construcción fue bastante azarosa pues la Compañía mostró bastantes reticencias a cumplir su compromiso y las fuerzas vivas de la ciudad tuvieron que movilizarse a fondo en apoyo del Ayuntamiento para presionarla, destacando en este proceso el que fuera presidente de la *Federación Gremial de Córdoba* José Carrillo Pérez, personalidad que en esta historia jugó, como veremos, un papel fundamental, que llegó, incluso, a proponer que la Corporación reclamara a la Compañía ferroviaria la devolución del terreno cedido como medida de presión para acelerar la ejecución del proyecto de construcción del viaducto⁶.

⁴ AMCO: 1862 FO020104-A00193-0044-0044

⁵ GALÁN RUIZ DE ADANA, Juan: “Pretorio”, en PADILLA GONZÁLEZ, Jesús y GALÁN RUIZ DE ADANA, Juan: *Apuntes históricos sobre el Campo de la Merced*. Córdoba, 2011, p. 55.

⁶ Una semblanza de este ilustre y popular empresario que llegó a ser presidente del *Gremio de Tejedores de Córdoba* (1912), de la *Federación Gremial Cordobesas* (1915), de la *Confederación Gremial Española* (1923), además del *Círculo Mercantil*, el *Círculo de la Amistad* o del *Centro Filarmónico Eduardo Lucena* y que en política, de la mano del conservador José Sánchez Guerra, llegó a ser concejal de la capital, diputado provincial por el distrito de Montoro y durante un corto periodo de tiempo, de finales de junio a principios de diciembre, alcalde de nuestra ciudad, nos la ofrece Jesús CABRERA, en “Córdoba Inédita: un personaje muy popular”, publicada en el diario *ABC* (Córdoba) el 14 de marzo de 2015, página 30. Nació en Antequera el 19 de julio de 1872 y falleció en Córdoba el 2 de marzo de 1941. *Vid.*, también artículo de Cordobapedia “José Carrillo Pérez”: https://cordobapedia.wikanda.es/wiki/Jos%C3%A9_Carrillo_P%C3%A9rez.

Pues bien, a continuación vamos a ofrecer unos apuntes sobre el proceso de la construcción del que supuso una importante infraestructura para la ciudad, aunque muy pronto se evidenció que era insuficiente.

Para conocer el origen nos vamos a valer de un extracto del expediente relativo a las obras de mejora de la estación central y sustitución del paso a nivel del Pretorio que el alcalde interino Ramón León Priego remitió a la prensa en agosto de 1920 y que de manera resumida, dada su extensión fue publicada por ésta. Con dicho informe pretendía demostrar que la tardanza en su ejecución no era responsabilidad del Ayuntamiento, como manifestaba por carta el ingeniero de la Compañía MZA, señor Muguruza, que responsabilizaba la demora a la Jefatura de Obras Públicas y al Ayuntamiento, por lo que, tanto aquel Organismo ya había demostrado, como por éste escrito lo hacía el Alcalde interino no era responsabilidad de estas instituciones la lentitud y dilación de su construcción.

Aclarados estos extremos, la compañía ferroviaria no tenía por qué haber planteado esta cuestión, ya que quedaba evidenciada la obligación que tenía contraída de atender al mejoramiento de la Estación Central y a la construcción del paso superior del Pretorio, pues hacía muchos años que gozaba de unos valiosos terrenos que en pago anticipado de aquellas mejoras el Ayuntamiento le había entregado, sin gravamen ni gasto alguno⁷.

Analicemos pormenorizadamente dicho Informe:

[1908] Según éste el 15 de enero de 1908, la Compañía MZA manifestó el propósito de ampliar las vías, muelles e instalaciones de la Estación de Córdoba, indicando que, como base esencial de esa mejora, se hacía preciso sustituir el paso a nivel del Pretorio por otro inferior que se situaría en el punto kilométrico 440,050 (barrio del Matadero Viejo) y la cesión de unas parcelas de terreno pertenecientes al Municipio.

El 22 de dicho mes la comisión de Fomentó, considerando altamente beneficioso para los intereses locales la petición, propuso a la Alcaldía que se dirigiera a la Empresa para que designara al funcionario o personas por ella debidamente autorizadas para tratar este asunto con la representación del Ayuntamiento, elevando en tal sentido a la Compañía el oportuno oficio el día 27 de dicho mes y año.

El 7 de febrero la Compañía nombró, en su representación al Ingeniero Jefe de Vía y Obras, Marcelino Muguruza.

El 12 de febrero de 1908 se fijó por la Comisión las bases para convenir la cesión de las parcelas solicitadas por la Empresa y con, posterioridad, se celebraron algunas conferencias sobre el particular entre ambas representaciones, sin llegar por entonces a obtener ninguna solución, *acaso por no decidirse la Empresa a facilitarla*, se asevera.

[1910-11] Por acuerdos capitulares de 26 de diciembre de 1910 y de 24 de enero de 1911 se pidió a la Compañía removiera los obstáculos que pudieren oponerse a la tramitación del proyecto, manifestando aquella que reiteraba las instrucciones dadas al señor Muguruza

⁷ *DIARIO DE CÓRDOBA*, 28 DE agosto de 1920: “El paso superior del Pretorio. La gestión del Ayuntamiento”; y *EL DEFENSOR DE CÓRDOBA*, 27 de agosto de 1920. “El paso superior del Pretorio. Historia de una gestión” en el que se exponen los trámites hasta el 29 de noviembre de 1913. Y el 30 de agosto del 1920, en una segunda parte, desde el 5 de febrero de 1917 hasta el 15 de abril de 1919. Este extracto ocupa seis medios folios escritos a máquina.

para que, sin perjuicio de acelerar el estudio de la mejora de que se trata, se pusiese de acuerdo con la Alcaldía y se reanudaran las interrumpidas entrevistas.

[1912] Por acuerdo de 11 de marzo de 2012 quedó facultada una Comisión especial del Ayuntamiento para entablar en Madrid las gestiones necesarias con objeto de activar la resolución de todo lo referente a la ampliación de los muelles de la Estación Central de Córdoba y transformación del paso superior del Pretorio.

El 22 de abril del expresado año la Compañía manifestó que todo lo tenía casi ultimado para someterlo al examen de la *Compañía de Ferrocarriles Andaluces* y del Ministerio de Fomento y reclamó las condiciones de cesión de los terrenos necesarios para el ensanche de los muelles y el 28 de abril el Jefe de la Sección de Vía y Obras de Córdoba remitió el plano de desviación del paso superior del Pretorio y terrenos que habían de ocuparse con esta obra.

[1913] El 27 de enero de 1913 la Empresa de Madrid reprodujo su anterior escrito, significando que ese escrito se inspiró y fue resultado de la conferencia celebrada en 22 de marzo ante el ministro de la Gobernación y la Comisión municipal y que en 6 de junio se envió a la Compañía de Andaluces el estudio de ampliación y mejora de la Estación de Córdoba que, como aún no habían recibido contestación de dicha entidad, se le recordaba la conveniencia de que expusiera su opinión sobre el proyecto y que, estando decidida la Empresa de Madrid a acometer las obras contaba con que habían de cumplirse los ofrecimientos hechos por la Comisión municipal en la entrevista celebrada el 22 de marzo ante el ministro de la Gobernación.

La Alcaldía, mediante oficio fechado el 6 de marzo de 1913, cediendo a las instancias de la *Cámara Agrícola y de Comercio* y de otros valiosos elementos de esta localidad, pidió a la Dirección de la Compañía que se modificara el proyecto de paso inferior del Pretorio y superior solo para peatones en la carretera de Trassierra, por las dificultades y peligros que originaría el túnel del primero y los perjuicios a que habría de dar lugar también la supresión del tránsito de carruajes y caballerías por el segundo lugar, por lo que debían de sustituirse en ambos puntos por pasos superiores.

El 10 de marzo la Dirección de la Compañía respondió dando las órdenes oportunas para que el proyecto se reformase en el sentido solicitado.

La Comisión de Fomento, en 14 de marzo de 1913, propuso al Municipio, y este acordó en sesión del 16 del mismo mes, las bases a que, tan pronto como se modificara el referido proyecto estableciendo los pasos superiores en los lugares del Pretorio y las Margaritas, hubiera de subordinarse la cesión de los terrenos afectos al ensanche de los muelles de la Estación, que fueron transmitidas a la Empresa el 26 de marzo.

El 7 de abril siguiente, manifestó ésta que daba orden para el amojonamiento de las parcelas que se habían acordado ceder a cambio de las obras de mejora que la Compañía estaba dispuesta a realizar, verificándose la entrega de los terrenos a la Compañía el 11 de junio de 1913.

[1914] En el año 1914, una comisión compuesta por Salvador Muñoz Pérez, Manuel Enríquez Barrios, José Carrillo Pérez y Rafael Gutiérrez Villegas consiguió que el primitivo proyecto de “paso inferior” fuese convertido en “proyecto de paso superior”, pues

inicialmente la Compañía MZA se había comprometido a construir para permitir la conexión entre la ciudad y la sierra el paso de manera subterránea.

[1915] En consonancia con lo resuelto por acuerdo capitular de 4 de enero de 1915, la Alcaldía, en 19 de ese mes, expuso a la Dirección de la Compañía de Madrid la obligación en que se encontraba de cumplir el compromiso contraído en lo relativo a la ejecución del proyecto de mejora de la Estación y construcción del pasos superiores, rogándole que por lo menos comenzase en el más corto plazo posible la ampliación de los muelles de pequeña velocidad, toda vez que por sus defectuosas condiciones originaban grandes y negativos perjuicios al interés público.

El 11 de febrero contestó la Empresa reiterando su propósito de realizar las obras proyectadas con arreglo al plan metódico estudiado, pero que se hallaba en momentos muy difíciles por las dificultades derivadas de la guerra; pero que, no obstante, daba instrucciones para que en plazo perentorio se estudiara la transformación parcial necesaria para procurar el mejor servicio posible a los muelles de pequeña velocidad, evitándose las reclamaciones producidas, y añadía que por algún tiempo no podía pensarse en acometer todas las mejoras proyectadas.

El 8 de noviembre se notificó al Ayuntamiento que por la Sección de Vía y Obras de la Compañía de Madrid iba a procederse al cerramiento de los terrenos cedidos por acuerdo de 15 de marzo de 1913.

En sesión de 22 de noviembre de 1915, se acordó que la Comisión de Fomento practicara un reconocimiento de las antedichas obras y conferenciase con el representante de la Compañía acerca de las mismas.

El 29 de dicho mes, se dio cuenta de una entrevista efectuada con el ingeniero Muguruza, en el que éste funcionario explicó la forma en que habría de irse desarrollando el plan del paso superior del Pretorio y demás trabajos relacionados con la mejora de la Estación y los muelles, aumentos de vías, etc., los cuáles a su juicio, podían quedar terminados en el plazo máximo de un año.

[1916] En el 1916, otra comisión, de la que formaba parte Manuel Enríquez Barrios, José Carrillo Pérez, Gabriel Bellido Luque y Mariano Salinas Diéguez, realizó gestiones sobre la construcción del paso superior del Pretorio⁸.

[1917] En sesión de 5 de febrero de 1917, se dio cuenta por la Presidencia de la visita hecha a la Dirección de la Compañía por la comisión que se había personado en Madrid para reclamar la apertura del muelle de pequeña velocidad y la construcción del paso superior del Pretorio, de cuya conferencia se habían deducido muy desfavorables impresiones ya que, si bien respecto a los muelles se hallaban aquella propicia a dar toda clase de facilidades, en lo concerniente al paso superior del Pretorio parecía no estar dispuesta a emprender las obras, excusándose en que, para realizarlas, debía obtenerse el auxilio del Estado, del Municipio, del Comercio y de la Empresa de Andaluces. Pero después de una larga discusión en la que enérgicamente se protestó contra la conducta que en este asunto venía siguiendo la Empresa con el Ayuntamiento,

⁸ *DIARIO DE CÓRDOBA*, 14 de agosto de 1920: “El paso superior del Pretorio”. En este artículo se glosan las gestiones realizadas en los años 1914, 1915, 1916 y noviembre de 1917.

convinieron en apurar todos los medios conciliatorios antes de adoptar otras determinaciones en defensa del derecho del Municipio.

El 12 de febrero el Alcalde dio cuenta al Concejo de una entrevista que, a presencia de algunos concejales, había celebrado con los ingenieros de la Compañía, sobre la construcción del paso superior del Pretorio, los cuales les reiteraron que la Empresa tenía un interés decidido en que la obra se ejecutase; que el propósito de solicitar el concurso del Estado obedecía al deseo de sentar un precedente en casos análogo; que el proyecto se presentaría al Ministerio dentro de pocos días y que los trabajos, con auxilio del Gobierno o sin él, comenzarían tan pronto como se tuviera la correspondiente licencia, continuándose después sin interrupción.

En el cabildo de 7 de mayo y el 11 de junio de 1917 los señores concejales Rafael Moraga y Rafael Gutiérrez Villegas se lamentaron de los reiterados retrasos que venían experimentado las obras del paso superior del Pretorio y de la informalidad de la Empresa que no cumplía los compromisos contraídos, así como de que no se hubiese presentado el Ingeniero Jefe de Vías y Obras que se ofreció a venir a Córdoba para trasladarse a Málaga con la Comisión para tratar y solucionar allí con la Compañía de Andaluces las dificultades que obstaculizaban el comienzo de las obras.

El 2 de julio se leyó en sesión una carta del señor Muguruza, en la que comunica que la Compañía de Ferrocarriles Andaluces estaba conforme con el proyecto y reiteraba el propósito de la Empresa de Madrid de realizar la obra aún sin esperar el acuerdo definitivo de la citada Compañía de Andaluces, a cuyo fin había dado instrucciones para la edificación de las vías, con lo que podía decirse que se habían iniciado los trabajos.

En sesión del 20 de agosto se denunciaron los abusos que se estaban cometiendo en el paso a nivel del Pretorio y se propuso la adopción de enérgicas determinaciones para evitarlos y buscar la resolución del problema del paso superior utilizando, si fuera preciso, el uso de las fuerzas vivas de la población.

En la sesión de 19 de noviembre de 1917, se adoptaron los siguientes acuerdos: que el alcalde José Carrillo Pérez, realizase el proyectado viaje a Málaga con el representante de la MZA Domingo Muguruza, acompañados de una Comisión formada por concejales y representantes de la Cámara de Comercio y de la Federación Gremial, figurando entre ellos Manuel Rodríguez Manso, Antonio del Pozo Yusta y Antonio Ramírez López para conferenciar con el Director de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces y conocer el verdadero estado del asunto del paso superior del Pretorio; que se instruyera el expediente para retrotraer los terrenos cedidos por el Municipio en el caso de que dentro de un plazo de 48 horas no se hubiese prestado por la Compañía de Madrid el debido cumplimiento a sus compromisos y, finalmente, que realizada la visita se convocara sesión extraordinaria con el fin de que en ella el señor Alcalde expusiera el resultado de sus gestiones.

El día 26, en cabildo, el Alcalde dio cuenta del buen resultado de las gestiones efectuadas pues desglosado del proyecto general de ampliación de la Estación de Córdoba el paso superior, se había vencido todos los inconvenientes que lo dificultaban; que en Bobadilla conferenciaron el señor Sáenz (ilegible), el cual contrajo el compromiso de comunicar inmediatamente a la Compañía de Madrid el acuerdo con la de Andaluces sobre el proyecto de paso superior del Pretorio, y que *fuesen ultimados los planos, los que eran hermosos y revelaban una obra digna del sacrificio hecho por Córdoba*, afirma el redactor del artículo: El paso superior se componía de seis tramos de 16'40 metros cada uno; la carretera central tenía una anchura de 5'10 metros; llevaba dos paseos laterales (aceras) de 1'53 m. de anchura cada uno y la anchura total del

proyecto del viaducto era, por lo tanto, de 8'16 metros. Añadiendo, finalmente, que por noticias particulares recibidas podía afirmar que el asunto quedaba definitivamente terminado, ya que sabía además que habían comenzado los trabajos, en los cuales encontrarían ocupación los obreros que se presentasen.

[1918] El 4 de abril de 1918 y por hallarse comprendidos los terrenos del Callejón de los Toros en el proyecto de obras de mejora y ensanche de la Estación, se verificó el desvío de dicho camino, con intervención de la Comisión de Fomento.

El 10 del mismo mes, el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia, por orden de la Dirección General del ramo, envió a la Alcaldía el proyecto y expediente de paso superior del Pretorio, el 17 propuso la Comisión de Fomento el informe que había de evacuarse sobre el mismo, el cuál fue aceptado por el Municipio en sesión del 22, devolviéndose el expediente ya aprobado por la municipalidad a la Jefatura de Obras Públicas el 3 de mayo.

El 9 de octubre se comunicó al Ayuntamiento por la Tercera División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles que se había devuelto el expediente al Gobierno Civil para que éste recabara la conformidad de la Corporación municipal con la sustitución de unas palabras que en el Informe del Ingeniero Jefe de la citada División emitido en 22 de julio, se habían sustituido por otras. El Ayuntamiento, para formar juicio acerca de la modificación introducida en tal dictamen, reclamó de la autoridad superior civil de la provincial en 17 del referido mes de octubre, copia del aludido informe, que fue remitida en 20 de noviembre.

El 27 de octubre la Comisión propuso que se aceptara la variante, por no entrañar perjuicio para los intereses locales, aceptándose la sustitución por el Ayuntamiento, en sesión de 2 de diciembre, lo que se comunicó al Gobernador al día siguiente.

[1919] Con fecha 15 de abril de 1919, el Gobierno Civil comunicó al Ayuntamiento la real orden dictada en 29 de marzo aprobando el proyecto de paso superior del Pretorio, presentado por la Compañía MZA, con las siguientes condiciones:

a) Las obras se ejecutarán bajo la inspección y vigilancia de la Jefatura de Obras Públicas, que será la que realiza el replanteo para someterlo a la aprobación superior y cuando terminen quien procesa a las pruebas de solidez para extender el acta de recepción de las obras.

b) Cuidará la Compañía de habilitar los pasos de enlace en la sustitución de los tramos de carretera ocupados por las obras, con el fin de que en ningún momento se interrumpa el tráfico por la carretera

Debería ponerse de acuerdo con la Jefatura de Obras Públicas de Córdoba para fijar el ancho que en definitiva haya de asignarse a los terraplenes de avenidas, y, si este había de ser superior al que se fija en el proyecto, calcularían de común acuerdo el aumento que este sobre-ancho representa, cuyo importe será de cuenta del Estado.

c) El plazo de ejecución de esta obra sería de un año a partir del día en que se otorgue la autorización.

Como se demuestra, el proyecto del paso superior del Pretorio se remitió a informe del Ayuntamiento el 10 de abril de 1918 y fue devuelto favorablemente por el Municipio el

3 de mayo del mismo año; esto es a los 23 días de recibirse, invirtiéndose tan corto espacio de tiempo en los trámites reglamentarios a que hubo de someterse



VIADUCTO DEL PRETORIO, construido por la empresa ferroviaria MZA. Esta Compañía en 1860 había logrado la concesión de la línea Córdoba-Manzanares y en 1875 había adquirido el ferrocarril Córdoba-Sevilla (Foto: Asociación Cordobesa de Amigos del Ferrocarril).

El 1 de abril de 1920, tras procederse a la elección de nuevo alcalde, siendo elegido Francisco Fernández de Mesa y Porras, éste en su discurso de toma de posesión se comprometió a que el paso superior del Pretorio fuera una realidad⁹.

El 13 de agosto de éste año, *El Defensor de Córdoba*, daba cuenta que la Federación Gremial en la última reunión celebrada había acordado presentar una moción al Ayuntamiento pidiendo que reclamara los terrenos que había cedido al Compañía MZA para que ésta construyera un paso superior en el Pretorio ya que no había cumplido con su compromiso. La moción iba firmada por el ex alcalde José Carrillo Pérez y, afirma el diario: *Es muy razonada y merece tenerla en cuenta, haciendo cuanto se pueda para que la compañía de ferrocarriles no siga burlándose como hasta aquí del noble pueblo de Córdoba que hace tiempo debía tener por parte de M. Z. y A. el paso superior del Pretorio y por parte de Andaluces una estación que sustituyera á la inmunda barraca de Cercadilla*¹⁰.

El 14 de agosto de 1920, el *Diario de Córdoba* publicó en portada un artículo titulado “El paso superior del Pretorio”, en el que se elogiaba la propuesta realizada por la **Federación Gremial de Córdoba** al Ayuntamiento de que pidiese a la Compañía MZA la devolución de los terrenos cedidos para la construcción del paso elevado del Pretorio, pues a pesar del tiempo transcurrido desde su cesión, aún no se tenían noticias ni habían dado señales de que tuviesen intención de comenzar las obras.

El Ayuntamiento había cedido, aproximadamente, 20.000 m² en una época en el que el valor de este terreno era de 10 ptas. el m², por lo que el sacrificio realizado por la Corporación había sido de 200.000 ptas., pero que ya para entonces, afirma el redactor del artículo, su valor se había duplicado, teniendo en cuenta que terrenos afectados en aquel contorno, al otro lado de las vías, se había vendido a 35 ptas. el metro cuadrado

⁹ *EL DEFENSOR DE CÓRDOBA*, 1 de abril de 1920: “Sesión municipal”

¹⁰ *Ibid.*, 13 de agosto de 1920: “El Pretorio”.

Si la ciudad había realizado un importante sacrificio y había esperado pacientemente muchos años, era justo reclamar que la Compañía ferroviaria o le devolviese los terrenos (en los que la empresa tenía ya tenidos edificados almacenes y vías) o el importe de éstos o que al fin se emprendiese la construcción del viaducto.

Tras comentar que el Ayuntamiento y la Federación Gremial, entre otras entidades de la ciudad, habían realizado incontables gestiones, ofrece a continuación, como apuntes y antecedentes de estas gestiones las realizadas en los años 1914, 15, 16, y noviembre de 1917, que ya hemos comentado, concluye el artículo aseverando que ya se había esperado bastante, por lo que Córdoba debía de actuar resueltamente y de exigir su derecho así como denunciar a la opinión pública y a Madrid, la conducta que las compañías ferroviarias estaban observando contra la ciudad y concluye: *Sébase bien que el Ayuntamiento les entregó hace muchos años valiosos terrenos para una reforma de cuya realización no hay aún noticias ni señales de ninguna clase*¹¹.

Dos años más tarde continuaba la situación igual, por lo que el 14 de enero de 1923 el presidente de la Federación Gremial Cordobesa José Carrillo Pérez continuaba sus gestiones ante la Compañía MZA e informaba a través del *Diario de Córdoba*, que el retraso para la terminación de la obra no era responsabilidad de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia que con toda diligencia y celo extraordinario había tramitado cuanto a ella afectaba, como tampoco de la Empresa de Aguas Potables, que defendía un legítimo derecho.

Por ello propone que, si las últimas gestiones no dieran resultado la Federación Gremial convocaría a una junta extraordinaria en el *Círculo de la Unión Mercantil*, como se hizo en otra ocasión con motivo de que comenzaran las obras, para pedir al Ayuntamiento que exigiese a la MZA la devolución de los terrenos que hacía años venían disfrutando sin conceder a las obras pertenecientes al paso superior la actividad al que el pueblo de Córdoba tenía derecho, terrenos que ya valían más de un millón de ptas., y cuya donación fue hecha con la condición expresa de que se construyese cuanto antes el precitado paso superior del Pretorio.

Concluye el artículo aseverando que la actividad que se desarrollaba en la carretera del Brillante con las nuevas construcciones y el servicio de autobús, que tantos beneficios reportarían a aquella zona y a Córdoba en general, exigía que por los peligros que a diario se corría al cruzar el paso a nivel, cuidase la Compañía a activar cuanto antes la terminación de la obra y de esta forma evitaría un día de luto a la ciudad, pues era grande e inminente el peligro para cuantas personas transitaban por aquel lugar¹².

Pasando por el Pretorio los acueductos de la ciudad, estaba claro que las obras obligaban a realizar modificaciones en los mismos. Así el 4 de febrero de 1923, se publica un anuncio de que teniendo necesidad de realizar la operación de acometida del nuevo ramal de cañería instalado por la Compañía MZA en el paso a nivel se ponía en conocimiento de los señores Partícipes de las Aguas que fueron del Cabildo Eclesiástico, que desde ese día habría corte de agua hasta que terminase dicho trabajo¹³.

¹¹ *DIARIO DE CÓRDOBA*, 20 de agosto de 1920: “El paso superior del Pretorio”.

¹² *Ibid.*, 14 de enero de 1923: “El paso superior del Pretorio”

¹³ *Ibid.*, 4 de febrero de 1923. “Aguas que fueron del Cabildo Eclesiástico”.

El día 16 del mismo mes el Ayuntamiento publicó que por virtud de las obras de desviación de las cañerías que abastecen de agua esta ciudad y que se llevaban a cabo en el Pretorio, desde ese día hasta que terminasen los empalmes que habían de hacerse en la conducción de las aguas procedentes del venero de la Torrecilla, se suspendería forzosamente el suministro de agua a las fuentes públicas de la ciudad hasta tanto no se concluyeran los trabajos¹⁴.



Fotografía de la Cruz de Juárez y Sierra cordobesa realizada por Tomás Molina (1864-1931)

El 7 de febrero de 1923, a las once de la mañana llegaron a la ciudad, procedentes de Sevilla en un tren especial, el director adjunto de la Compañía señor Peironchelis, el ingeniero jefe de Material de Tracción de MZA, señor Silox, los ingenieros Pablo Dis y Antonio Boreal, el inspector jefe del Movimiento Ramón Guzmán, el ingeniero de Vías y Obras Nicolás Suárez y el inspector principal Ernesto de la Gándara, en unión del ingeniero de Obras Públicas, Félix Aguilar. El objeto de la visita de estos altos funcionarios era inspeccionar las obras del paso Superior del Pretorio.

En la estación fueron recibidos por el jefe del Movimiento, Enrique Teba, el jefe del Depósito, Ignacio Rodríguez, el jefe de la Sección de Vías y Obras, Francisco Carrere, y el jefe principal de la Estación Central Manuel Rodríguez y el personal de Vías y Obras.

Mientras los Sres. Silo y Aguilar marcharon con posterioridad a la visita de inspección de las obras del viaducto del Pretorio a Madrid en el tren rápido, los demás permanecieron todo el día en la ciudad haciendo diversas visitas turísticas: Vieron la

¹⁴ *Ibid.*, 16 de febrero de 1923: “Del Ayuntamiento. Fuentes Públicas”.

Mezquita y tras almorzar en el hotel Suizo fueron a la Sierra y a su regreso visitaron el *Círculo de la Amistad* y, finalmente, tomaron el tren expreso para marchar a Madrid.

El 3 de mayo de 1923, informó el *Diario de Córdoba* que se encontraba en la ciudad el Ingeniero jefe de Vías y Obras de la compañía MZA, Nicolás Suárez, que había venido con el encargo de conferenciar con Rafael González Madrid, dueño de los terrenos inmediatos al paso superior del Pretorio, a fin de llegar a un completo acuerdo en lo que afectaba a las obras que habían de efectuarse para trasladar las cañerías conductoras de las aguas que abastecían a la población. Una vez vencidas estas dificultades, en breve plazo, informa el diario, quedarían concluidas las obras del referido paso, lográndose con ello una mejora de vital interés para el tránsito por la carretera del Brillante¹⁵.

Sin embargo, el 2 de octubre de 1923, el mismo diario informa de las nuevas gestiones que había realizado la Federación Gremial Cordobesa sobre diversas cuestiones ferroviarias, entre las que destaca la realizada sobre el paso superior del Pretorio, cuyas obras estaban paralizadas sin causa justificada, subsistiendo constantemente el peligro a los que transitaban por aquel paraje y nos cuenta que su presidente, el señor Carrillo Pérez, en nombre de la Federación, había realizado gestiones ante la Compañía MZA y el ministro de Fomento, a fin de que se concluyera esta importante infraestructura para la ciudad¹⁶.

Días más tarde, el 9 de octubre de 1923, a las 12 de la mañana, se efectuaron las pruebas oficiales de peso en el paso superior del Pretorio, en presencia de los ingenieros Julio Alcántara Zamora y Vicente Basabé, de la Jefatura de Obras Públicas de la provincial, y de Pablo Diz, de la Compañía de MZA. La prueba fija consistió en la colocación de una carga de 400 kg. por metro cuadrado en los andenes de dicho paso y la prueba móvil en la circulación de una máquina apisonadora de 20 Tm de peso. Estas pruebas fueron dirigidas por los ingenieros Basabé y Diz, ofrecieron un resultado excelente, afirma el diario¹⁷.

El 9 de febrero de 1924, el periódico cordobés no vuelve a informar que el subdirector de la Compañía MZA, Eduardo Alfonso, se había dirigido al señor Carrillo Pérez comunicándole que el paso superior del Pretorio, propiamente dicho estaba terminado desde hacía tiempo; sin embargo, faltaban algunos trabajos complementarios, tales como la desviación del camino de Santo Domingo y la terminación de la rampa del lado de la sierra, que dependía de una expropiación de terrenos. Así mismo le informaba, que se estaba procediendo al apisonamiento, con rodillo de vapor, del citado camino y rampa y se estaba terminando una atajea de desagüe, que eran los últimos trabajos que faltaban para efectuar la entrega a la Jefatura de Obras Públicas de Córdoba y que dicha entrega podría verificarse dentro del mes propio mes de febrero¹⁸.

El 28 de este mes publica el diario cordobés un artículo sobre la mejora que se iba a realizar en la carretera del Brillante, pues concluido el paso superior del Pretorio, esta carretera estaba llamada a convertirse en una importante avenida¹⁹. Sin embargo, el 13 de marzo de 1924, en un anuncio de la Jefatura de Obras Públicas, sobre el corte de la

¹⁵ *Ibid.*, 3 de mayo de 1923. “El paso superior del Pretorio”

¹⁶ *Ibid.*, 2 de octubre de 1923: “Intereses locales: Gestiones de la Federación Gremial”

¹⁷ *Ibid.*, 10 de octubre de 1923: “El paso superior del Pretorio”.

¹⁸ *Ibid.*, 9 de febrero de 1924: “El mejoramiento de los servicios de ferrocarriles”

¹⁹ *Ibid.*, 28 de febrero de 1924: “La carretera del Brillante”.

carretera del Brillante para su hormigonado, aún se habla del “paso a nivel del Pretorio”²⁰.

El 28 de abril de 1924, el diario *LA VOZ*, publica un artículo en el que expone como muchas personas les preguntaban que qué sucedía con el paso superior del Pretorio pues todo el mundo se extrañaba de que esta obra estuviese terminada y que el puente no estaba dispuesto para la circulación de todas clase de vehículos y que aún no se hubiese abierto al servicio público. Sin duda algo raro debía de ocurrir, afirma, pues este paso construido merced a las gestiones de José Carrillo Pérez, debía ser puesto en servicio antes a la circulación, teniendo en cuenta que cada vez era mayor el tránsito por la carretera del Brillante, ya que eran muchas las familias las que habitaban en las fincas de la sierra y de que constantemente se estaba edificando en aquellos parajes, aumentando notablemente el tráfico rodado y el peatonal²¹.

Este artículo es reeditado por la revista *CÓRDOBA AUTOMOVILISTA* el 1 de mayo de 1924. Sin embargo, en ésta se ofrece la información de que la Jefatura de Obras Públicas comunicaba que este paso superior sería abierto al público a últimos de mes de mayo; pues el día 25 de abril se había remitido oficio por la referida Jefatura a la Dirección General de Obras Públicas, informándole que las obras estaban al terminar de un día a otro, y le solicitaban que designase a algún Ingeniero de la Dirección para que se hiciese cargo de ellas o, en su defecto, que delegasen en el Ingeniero Jefe de esta provincia. Por lo tanto, solo faltaba este requisito indispensable, por lo que todo estaría concluido para el 20 ó 25 de mayo. Asimismo informa que la Jefatura de Obras Públicas de Córdoba se proponía, terminar también las obras de la carretera del Brillante para la misma fecha, con objeto de que coincidiesen la terminación de éstas y la entrega del paso superior²².

Sobre las obras que se estaban realizando en la carretera del Brillante señalar que el 3 de mayo se informó al público que se había suspendido la circulación en el primer tramo para atender a la nueva pavimentación, es decir, el hormigonado por lo que se desviaba la circulación por el camino de la Cruz de Juárez, camino de carne que ofrecía gran dificultad pues se hallaba muy abandonado y que por encontrarse intransitable la línea de autobuses a la Sierra había suspendía su circulación y que los dueños de los pequeños autobuses habían anunciado que de no arreglarse el camino, suprimiría el paso de sus vehículos por el mismo, lo que ocasionaría grandes perjuicios a la población que vivía en la falda de la sierra²³.

Al día siguiente el alcalde Cruz Conde, publicó una nota de justificación de los hechos y ordenó que las cuadrillas de peones municipales fuesen de inmediato a reparar, de manera provisional, lo que fuera necesario del camino de la Cruz de Juárez²⁴.

El 8 de junio de 1924 el *Diario de Córdoba* informó que ese mismo día quedaría abierta nuevamente a la circulación de carruajes por la carretera del Brillante *el trozo comprendido desde el paso nivel del Pretorio a las Ventas*, obras que se había realizado

²⁰ *Ibid.*, 13 de marzo de 1924: “Gacetilla: El camino del Brillante”

²¹ *LA VOZ*, 28 de abril de 1924: “El paso superior del Pretorio”.

²² *CÓRDOBA AUTOMOVILISTA*, n° 21, 1 de mayo de 1924: “Paso superior del Pretorio”.

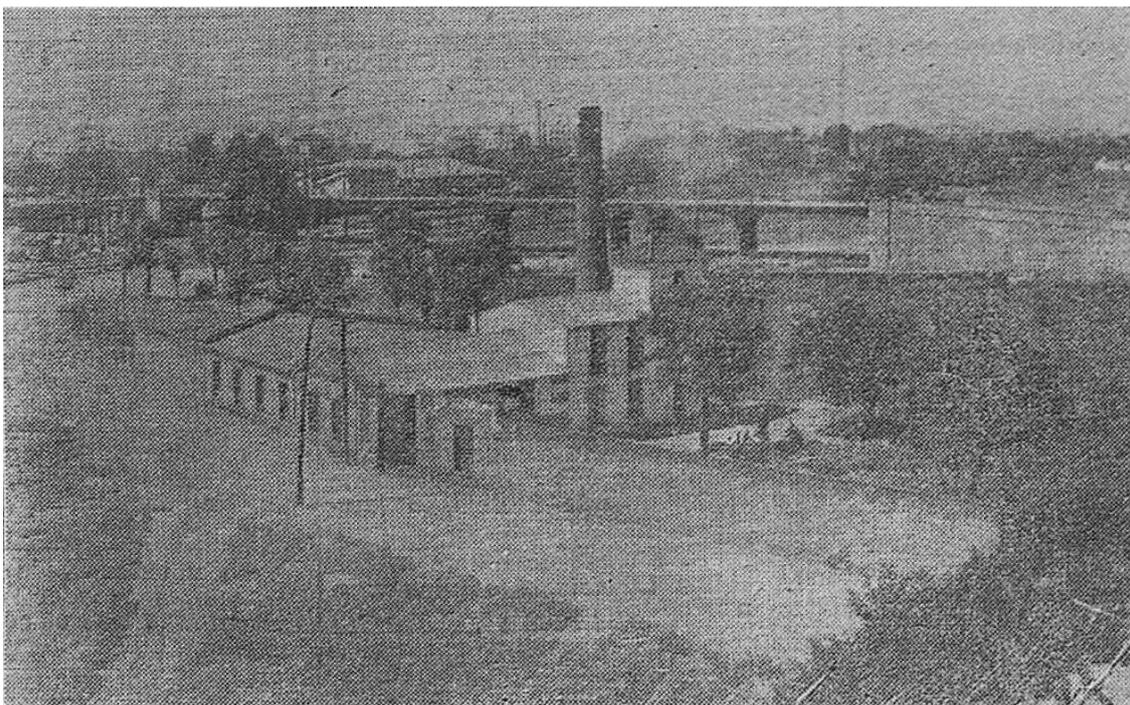
²³ *LA VOZ*, 3 de mayo de 1924: “El Camino de la Cruz de Juárez”

²⁴ *Ibid.*, 4 de mayo de 1924: “Del Ayuntamiento: La carretera del Brillante”.

bajo la dirección de Vicente Basabé, ingeniero de la Jefatura de Obras Públicas, aunque por ahora sólo podrían circular coches de tracción animal y mecánica destinados a paseo y que, cuando pasasen 20 días, a fin de que las obras realizadas adquiriesen solidez, se permitiría la circulación de camiones y carros, cuya carga no excediese de la marcada en el Reglamento de Carreteras y que al día siguiente se daría comienzo a las obras de colocación de fajas de adoquines en la citada carretera en el trozo comprendido desde la finca Villa María hasta las inmediaciones de la huerta de San Pablo, donde se iniciaba la pendiente del terreno²⁵. Es decir, el viaducto aún no estaba abierto.

Finalmente, el día 13 de Junio de 1924 el diario *LA VOZ* informaba a sus lectores que se acababa de conceder libre circulación por la carretera del Brillante, después de las importantes mejoras que se le había realizado en dicha carretera y que *ya se utiliza el paso superior del Pretorio construido merced a las incansables gestiones del activo presidente de la Confederación Gremial Española, don José Carrillo Pérez, y se pide, como complemento de esta obra el arreglo del camino desde el paso a nivel del Pretorio a Cruz de Juárez, teniendo en cuenta que cerca de dicha Cruz había ya casi una barriada [barriada de San José], en la que habitan cincuenta personas*²⁶.

Finalmente, al día siguiente, este diario publicó en portada una fotografía del aspecto que ofrecía la nueva zona del ensanche de Córdoba, en la que se aprecia el nuevo paso superior del Pretorio.



Paso Superior del Pretorio vista desde el norte publicado en *LA VOZ*, el 14 de junio de 1924.

Hemos de decir que no hemos encontrado documentación que demostrase que hubiera habido una inauguración oficial de este viaducto.

²⁵ *DIARIO DE CÓRDOBA*, 8 de junio de 1924: “La carretera del Brillante”

²⁶ *LA VOZ*, 13 de junio de 1924: “Para ir a la Cruz de Juárez”

No pasarán muchos años desde la apertura del viaducto del Pretorio para que la prensa cordobesa comience a denunciar la insuficiencia el mismo. Así el 17 de noviembre de 1927, *LA VOZ*, publicó un interesante artículo titulado “Las comunicaciones con la Sierra” que analiza con certeza el problema que la red viaria ferroviaria a su paso por Córdoba y el establecimiento de la nueva estación de la Compañía MZA, estaban creando en la ciudad. Concluimos, nuestros apuntes sobre la edificación del paso del Pretorio, transcribiendo unos párrafos de ese artículo:

Las líneas del ferrocarril cortan la ciudad de norte a sur y la separan de la sierra. Hasta hace poco solo tenía para comunicarse con ella dos viejos pasos a nivel: uno llamado del Pretorio, por la carretera del Brillante, o mejor dicho de Córdoba a Villaviciosa; y otro, para la carretera del Trassierra. Esos pasos a nivel, insuficientes, incómodos y peligrosos, estaban llamados a desaparecer, como han desaparecido en todos los países que han llegado a un máximum de bienestar en lo que respecta a las comunicaciones; y por ello se pensó en la necesidad de construir un paso superior, cuyas obras se llevaron a efecto después de constantes gestiones penosas y prolijas. Solo que el proyecto sufrió modificaciones, y el paso superior del Pretorio, por estrechez y por su exagerada pendiente, no satisface las necesidades del tráfico.

Es preciso tener en cuenta que en la falda de la sierra, al otro lado de la vía, se han levantado barrios ya populosos que están realmente en lamentable incomunicación con la metrópolis.



CAPILLA Y VIADUCTO DEL PRETORIO. Con la construcción del Viaducto, los Llanos del Pretorio se convirtieron en un lugar de gran concurrencia del tráfico rodado cordobés, como puede apreciarse en la fotografía de mediados de la década de los cuarenta, especialmente motivada por la zona de carga y descarga del ferrocarril y los núcleos industriales que en torno a él a uno y otro lado de las vías proliferaron²⁷.

²⁷ ARCHIVO FOTOGRÁFICO MUNICIPAL DE CÓRDOBA, adelante AMCO: FO010101. Foto: Ladislao Rodríguez Benítez “Ladis” h. 1950.



Vista panorámica del primer viaducto del Pretorio²⁸.

CONCLUSIONES

La construcción del viaducto del Pretorio era una obra imprescindible para la ciudad, pero una obra que se dilató excesivamente en el tiempo, por lo que no es de extrañar que, nada más concluida, empezaran las críticas por su insuficiencia.

Sólo a causa de la expansión demográfica que se produjo en Córdoba en las centurias posteriores, plenamente constatado a partir de 1930 (las cifras son significativas: en el año 1860, Córdoba tenía 41.963 habitantes; en 1900, 58.275 habitantes; en 1930, 103.106 habitantes; y en 1960 la ciudad ya había alcanzado los 198.548 habitantes, etc.), con un aumento espectacular de viviendas hace que, al mismo tiempo que se colmataba los amplios espacios interiores de la trama urbana, la expansión periférica de la ciudad se desborde, entre otras partes, por el Norte y Oeste de la misma y la red ferroviaria, con el paso del tiempo, se irá convirtiéndose en un grave obstáculo para Córdoba²⁹.

²⁸ AMCO: FO010204: Colección "Fotógrafos en la Posada del Potro. Evocación, 1950. Foto, Ladislao Rodríguez Benítez "Ladis")

²⁹ Sobre la evolución histórica de la zona del ferrocarril *vid.* MOYA MILANÉS, Pedro: "La incrustación del ferrocarril en el urbanismo de Córdoba. Pasado y futuro de su ubicación desde una perspectiva geográfica", en *Axerquía*, núm. 2, pp. 105-128.

