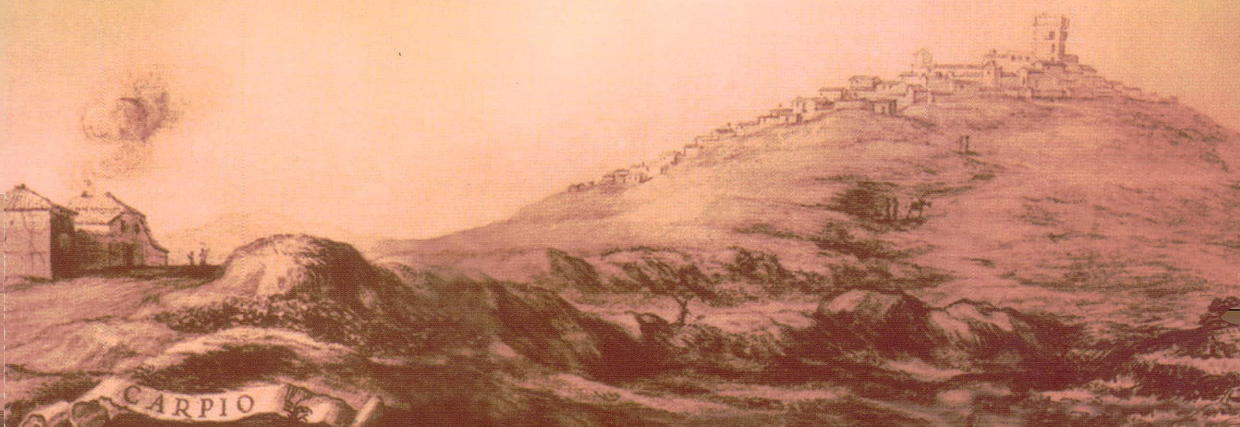


Crónica
de **Córdoba**
y sus Pueblos
XI



Córdoba, 2005

Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Crónica
de **Córdoba**
y sus Pueblos

Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Servicio de Publicaciones CajaSur y Servicio
de Publicaciones de la Diputación de Córdoba

Córdoba, 2005



Iltre. Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Crónica de Córdoba y sus Pueblos, XI

Consejo de Redacción

Coordinadores

José Antonio Morena López

Miguel Ventura Gracia

Vocales

Enrique Garramiola Prieto

José Lucena LLamas

Juan Gregorio Nevado Calero

Pablo Moyano LLamas

Edita: Iltre. Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Foto Portada: *El Carpio en el siglo XVII, según Pier María Baldi (detalle).*

Imprime: Ediciones Gráficas Vistalegre

C/. Ingeniero Ribera, s/n. (Pol. Ind. Amargacena)

14013 Córdoba

ISSN: 1577-3418

Depósito Legal: Co-162-06

La barca del Peñón de la Golondrina

José Lucena Llamas

Cronista Oficial de Montoro

Posiblemente, el título de este trabajo no sugiera nada al lector; pero si aclaramos que la barca del Peñón de la Golondrina era el barco de “Manolón”, estamos seguros de que le evocará vivencias y recuerdos. A unos, porque cruzaron el Guadalquivir cobijados en el seno de sus acogedoras tablas; a otros, porque sus padres o abuelos les hablaron de una barcaza que unió las dos orillas del río durante gran parte del siglo XX.

Muchos han sido los que han utilizado esta pasarela flotante para cruzar el río evitando un largo rodeo por el cinco veces centenario puente de la Donadas. Sus maderas han soportado el peso de los trabajadores que marchaban “de asiento” o venían al pueblo “de capotillo”, de los trabajadores de la Alcaparra, de arrieros, de piconeros y carboneros, de cazadores, de buscadores de “faisanes”, de espárragos, vinagreras o collejas, de los que rebuscaban aceitunas o bellotas, de los que cogían leña, de las mujeres que lavaban la ropa en el arroyo “El Alfiler”. Sus tablas mitigaron el cansancio y fatiga de los hombres de campo que cruzaban el río, cuando los rayos solares aún no habían herido sus cristalinas aguas, y regresaban cuando la sombra de la noche las hacía oscuras y opacas. Incluso, su tolerante quilla soportó el peso amargo de los “chorchos” que, metidos en sacos, arrebataban su dulzor al río dejándole su desabrido sabor.

Sus maderas fueron mudos testigos de las declaraciones de amor que las parejas de enamorados se hacían, contemplando sus rostros en el espejo del río, mientras la barca hería sus aguas. También fueron cómplices de algunos estudiantes del Centro Libre que solían hacer novillos, aun a riesgo de ser descubiertos por algún vigilante Profesor que los observaba desde la envidiable atalaya de la azotea de la casa de la calle Estrella donde se alojaba el añorado centro de enseñanza.

En ocasiones, la barca se engalanaba con flores y banderas para celebrar alguna festividad. Así ocurría el tres de mayo de todos los años, cuando el pueblo acudía

a la Cruz de Tobalico, flanqueada por dos ángeles de madera, para celebrar el Día de la Cruz, o simplemente para pasear por la “Más Alegre” o “Paseo del Gran Capitán”. Muchos han sido, pues, los que cruzaron el río en esta barca, cuyo primer timonel y propietario, Manuel García Conde “Manolón”, ha sido fuente de inspiración para músicos y poetas locales. Una de las canciones más bellas de Montoro, *Por allí viene mi Conde*, está inspirada y dedicada a este curioso personaje. He aquí su letra:

Por allí viene mi Conde,	Después de Dios, Manolón.
por allí viene mi Conde,	Después de Dios, Manolón.
de Casillas de Velasco,	Aunque parezca animal,
montado en su jaca torda,	ha hecho de la Golondrina
que viene a pasar mi barco.	paseo del Gran Capitán.
Estribillo :	Estribillo :
Por eso, a Manuel lo han hecho Almirante	Por eso, a Manuel lo han hecho Almirante
de la Golondrina y el puerto Zurraque.	de la Golondrina y el puerto Zurraque.
Por eso, Manuel la gorra tiró	Por eso, Manuel la gorra tiró
diciendo que viva la Gobernación.	diciendo que viva la Gobernación.

Pero dejemos por un momento estos recuerdos evocadores y centrémonos en la barca y en el primer barquero, singular personaje que, “Aunque parezca animal, ha hecho de la Golondrina paseo del Gran Capitán”. Ignoramos si el apelativo “animal” es atribuible a su carácter, a su aspecto físico, o a los escasos conocimientos que poseía. El caso es que su barca dio vida a las dos orillas del río durante más de medio siglo y “Por eso, a Manuel lo han hecho Almirante de la Golondrina y el puerto Zurraque”.

Leyenda y poesía han asociado el barco con Manuel Terrín Benavides, insigne escritor montoreño que ha puesto título a una veintena de libros y a quien le han sido premiados más de mil doscientos trabajos en prosa y en poesía. Aunque su familia regentó la barca desde los años treinta hasta poco antes de su desaparición y sus miembros son conocidos por “Los Barqueros”, el nombre de “Manolón” no se debe a ningún miembro de esta familia.

Según testimonio oral de María Terrín Benavides, su abuelo materno le contaba que la barca se instaló en el río por decisión del Conde de Casillas de Velasco que vivía en la Alcaparra; éste la mandó construir a principios del siglo pasado y contrató a “Manolón” como barquero. Desconocemos si el Conde fue el promotor o, incluso, si la financió permaneciendo en el anonimato. El hecho es que la autorización para instalar la barca en el “Peñón de la Golondrina” para el “pasaje de personas, caballerías y ganados” se concede a Manuel García Conde, “Manolón”.¹

¹ B(oletín) O(ficial) de la P(rovincia), nº 310 de 30-12-1901.

De este singular montoreño conocemos que fue declarado recluta del reemplazo de 1879 y que luego fue excluido del servicio activo y de la reserva por defecto físico, siendo sustituido por Antonio Lara Garijo². Cabronero en su censo de bienes y servicios (1891-1892) cita a Manuel García Conde como propietario de una taberna en la calle Colón³.

En el decreto de concesión de la licencia de instalación de la barca se explicitaban las normas de explotación de la misma. Señalaba el horario y los precios autorizados, estableciendo dos turnos: el diurno, desde el amanecer hasta las ocho de la tarde, de octubre a marzo, y hasta las diez de la noche, de abril a septiembre; y el nocturno, el resto de las horas del día. Los precios en horario diurno eran los siguientes: una persona, tres céntimos; una caballería, diez céntimos; una cabra, una oveja o un cerdo, un céntimo. Los precios se incrementaban el cien por cien en horario nocturno. El decreto obligaba a suspender el servicio en caso de riada, cuando el nivel del agua subía un metro y cinco centímetros.

Por aquel entonces, a la altura de la calle "Marín", existían dos barcos de remo que prestaban un servicio parecido. El establecimiento de la barca cayó como un jarro de agua fría en el mes de enero a los propietarios de los barcos que se sentían discriminados por el horario, pues al anochecer, al toque de oraciones o al encendido de las luces del alumbrado público, los barcos tenían que amarrarlos en la orilla y asegurarlos con candados, cuyas llaves recogía un funcionario y las depositaba en el Ayuntamiento hasta el día siguiente.

Los barqueros de la calle "Marín" presentaron un escrito de protesta ante la Corporación Municipal. Ésta, en sesión ordinaria, acordó aplicar a la barca el mismo horario, suprimiendo el horario de noche. Del acuerdo se remitió copia certificada al Ingeniero Jefe de Obras Públicas, mostrándole su desacuerdo por el agravio comparativo⁴. Unos meses después, el Gobierno Civil se ratifica en su decisión, aduciendo, entre otras, las siguientes razones:⁵

1ª Que sería una restricción al servicio concedido que perjudicaría al público, al igual que si se suspendiera el paso nocturno del puente alegando que el Ayuntamiento tenía que pagar un guarda más de consumos.

2ª Que no existía agravio comparativo, toda vez que las otras barcas no contaban con concesión alguna otorgada con arreglo a la Ley de Aguas en vigor.

El Ayuntamiento no aceptó con agrado la decisión del Gobierno Civil de no acceder al cambio de horario, pero no pudo recurrir el acuerdo pues los Ayuntamientos

² BOP de 30 de agosto de 1879.

³ Cabronero y Romero, M., *Guía de Córdoba y su provincia para 1891 y 1892*. Córdoba, 1980.

⁴ A(rchivo) M(unicipal) de M(ontoro). *Libro de Actas Capitulare*. Sesión, 13-01-1902.

⁵ BOP nº 317. Decreto 4-06-1902

carecían de competencias para autorizar el establecimiento de embarcaciones en el río⁶. La Ley en vigor exigía solicitar al Gobierno Civil autorización para establecer una barca en el río, indicando lugar de emplazamiento, dimensiones de la barca, tarifas de pasaje y servicio⁷. Como quiera que los barcos carecían de esta licencia, se implantaron tanto el horario como las tarifas fijadas por el Gobierno Civil.

En los archivos municipales hemos encontrado algunos datos curiosos sobre los primeros avatares de la barca. A finales de 1902, García Conde compra al Ayuntamiento una cadena vieja del cementerio para el amarre de la barca⁸. Unos años después, solicita permiso, y le es concedido, para poder embarcar a personas y caballerías portadoras de mercancías sujetas al impuesto de consumos⁹. Unos meses después, Conde exige una ayuda de 325 pesetas como compensación por las pérdidas ocasionadas por un barquillo de remos que se había instalado el año anterior en la calle Marín y para efectuar algunas reparaciones en la barca, o, en su caso, trasladar el barquillo de la calle Marín a la Carriona. Ambas peticiones le son denegadas. La primera, por falta de liquidez en las arcas municipales; la segunda, por carecer de competencias¹⁰.

Poco tiempo después, formula una nueva denuncia contra el barquero de la calle Marín por considerar que regentaba la barca de una forma ilegal, ya que su titular le había traspasado su licencia de explotación sin permiso del Gobierno Civil. Por ello, solicita que le sea suspendido el servicio por carecer de los requisitos exigidos. El hecho no causaría trastornos a los vecinos, pues el propio García Conde había construido unos caminos que bordeaban el río comunicando todas las calles con su barca. Por otro lado, ahorraría al Ayuntamiento el sueldo del empleado de consumos que controlaba el barco. El Ayuntamiento nombra una Comisión para su estudio¹¹.

Un nuevo intento de establecer una barca en la calle Marín se desbarata por mediación de García Conde. Éste alega que su barca era suficiente para atender todas las necesidades y que, por tanto, no era necesaria la instalación de otra barca en lugar tan próximo a la suya. El Ayuntamiento no consideró suficientes las razones alegadas y trasladó la petición al Gobierno Civil¹². Éste no autorizó una nueva barca.

⁶ AMM. *Libro de Actas Capitulares*. Sesión 9-06-1902

⁷ La Ley en vigor había sido decretada por Alfonso XII, el 13 de junio de 1879, siendo Ministro de Fomento C. Francisco Queipo de Llano.

⁸ La cadena, de 107,35 m. de largo, pesaba 11 arrobas (unos 125'5 Kg.). Fue tasada por el maestro herrero, Pedro del Prado, en 71,78 pesetas, cobrando por sus servicios 1,25 pesetas.

⁹ *Ibidem*, sesión 10-04-1906

¹⁰ *Ibidem*, sesión 03-09-1906

¹¹ *Ibidem*, sesión 05-09-1909

¹² *Ibidem*, sesión 07-05-1910

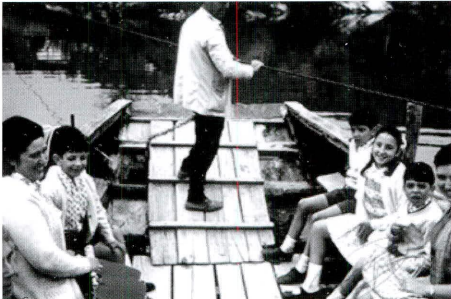
No he encontrado documento escrito sobre los barqueros que, posteriormente, regentaron la barca, por lo que los datos que ofrezco son los que me han aportado las personas entrevistadas, algunas de las cuales han querido que silencie sus nombres. Sólo he considerado ciertos, con las reservas pertinentes, los datos que han coincidido y he ignorado aquellos en los que ha habido contradicciones.

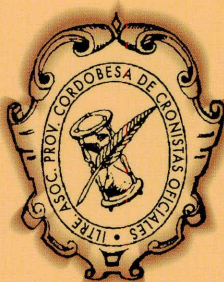
Según María Terrín Benavides, hacia 1920, García Conde vende la barca a “Carmachito”. Éste, unos diez años después, la traspasó por 6.000 reales a Francisco Benavides Pedrajas, abuelo materno de María. Francisco la mantuvo hasta su muerte acaecida en 1940. La heredó su esposa, Ana Ramírez Cruz, y, a la muerte de ésta, su hija Ana Benavides Ramírez. José “El Paragüero”, que vivía en la calle Cordoneros, nº 6, regenta la barca en alquiler hasta 1946.

Juan Garrido Ramírez, sobrino de Ana Benavides, es el barquero hasta 1949 que se marcha a Valencia. Durante dos años, Manuel Terrín Benavides es el encargado de dirigir la “nave”. En 1951, Manuel se incorpora al Ejército del Aire donde hace carrera alcanzando el grado de Capitán. A Manuel le sucede su hermano Francisco –hasta el 53 que se traslada a Valencia-, y a éste su padre Ildefonso Terrín Cañas, quien cuida de la barca hasta su jubilación a finales de los sesenta.

Luis Resina alquila la barca, pero la explotación de la misma se hace cada vez menos rentable. Según María Terrín, “no sacaba ni para vivir él”, por lo que poco tiempo después, dejó que la corriente del río arrastrara la barca. Sus nobles tablas, sin experto timonel, bogaron sin rumbo por los confines del río y las ninfas lloraron su muerte en algún meandro de la ribera del Guadalquivir.

Con la barca se fueron recuerdos y vivencias de más de 70 años. Una vez más, abusando del tópico, la técnica se impuso, y los vehículos de motor hicieron innecesarios los servicios del anticuado barco; una vez más lo material y la economía prevaleció sobre lo emotivo y sentimental. Tal vez, cuando se ejecute el ambicioso proyecto de construcción de un azud en zona próxima donde estaba la barca, se instalen barcos de recreo que recorran la zona del río que resulte navegable. Si así fuere, ¡qué hermoso sería ver barcos repletos de turistas locales y foráneos- a semejanza de los “bateaux-mouches” parisinos- paseando por el meandro que, amorosamente, abraza Montoro! ¡Qué fascinante paisaje policromado de casas colgantes y superpuestas podría contemplarse desde los mismos! Si así ocurriera, el barco más bello, el primero que se instalara, sin ninguna duda, debería llamarse “Manolón”.





**Ilte. Asociación Provincial Cordobesa
de Cronistas Oficiales**

