



V Congreso Virtual sobre Historia de las vías de comunicación.

Del 15 al 30 de Septiembre de 2017.



Puentes y obras de fábrica en la antigua carretera borbónica de Madrid-Andalucía por Despeñaperros.

Manuel Roll Grande.

PUENTES Y OBRAS DE FÁBRICA EN LA ANTIGUA CARRETERA BORBÓNICA DE MADRID-ANDALUCÍA POR DESPEÑAPERROS

Manuel Roll Grande

Archivo Histórico Provincial de Jaén

1. Introducción

La construcción en el siglo XVIII de la carretera que comunicaba la Corte de Madrid con Andalucía, atravesando el estrecho de Despeñaperros, modificó definitivamente la red viaria existente en esa zona, que atravesaba desde antiguo Sierra Morena en sentido norte-sur. Se estableció a través de este trazado, con muy pocas modificaciones, el paso de la carretera N-IV, Madrid-Cádiz, con un aumento progresivo del tráfico de todo tipo de automóviles, sobre todo a partir de los años 70 del siglo XX. El desdoblamiento de la calzada en sentido norte, inaugurado el año 1984, no había mejorado las condiciones viarias de la antigua carretera del siglo XVIII, convirtiendo el paso de los automovilistas por Despeñaperros en dirección sur en una auténtica prueba de nervios y atención continua, que impedía disfrutar con la necesaria tranquilidad y seguridad de los valores paisajísticos y patrimoniales que allí se encontraban¹.

En 2012, la terminación de las obras de la nueva carretera A-4, con su impresionante sistema de túneles y viaductos, ha liberado la carretera histórica del pesado tráfico de vehículos que soportaba, permitiendo la contemplación y estudio detenido de los elementos arquitectónicos y viarios de distintas épocas, que reflejan las modificaciones ininterrumpidas que ha experimentado su trazado a lo largo de más de dos siglos de existencia. Por otro lado, la construcción de la nueva A-4 ha supuesto la eliminación del trazado del desdoblamiento de la calzada en dirección norte, en el tramo entre Santa

¹ https://elpais.com/diario/1995/01/07/espana/789433212_850215.html

Elena y el cruce con la carretera de Aldeaquemada, con un intento de restauración paisajística y medioambiental del terreno que atravesaba.

Actualmente, el objetivo tiene que ser la puesta en valor y preservación de los elementos patrimoniales que conserva la antigua carretera, a los que se unen los valores paisajísticos y naturales del territorio que atraviesa.² Solamente el conocimiento e investigación de estos elementos y de la propia evolución histórica de la carretera puede conseguir la preservación de estos valores, que no es incompatible con la continuación en la finalidad para la que fue construida: un camino abierto al tráfico de personas y mercancías.

Este trabajo se publica el presente año 2017 como contribución a la celebración del 250 aniversario de la promulgación del Fuero de Población por el que fueron fundadas las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía³. Los dos hechos, la fundación de las Nuevas Poblaciones y construcción de la nueva carretera por Despeñaperros, aunque no se realizaron al mismo tiempo, están indisolublemente unidos, y el segundo es consecuencia necesaria del primero.

2. El antiguo trazado de la N-IV por Despeñaperros: un libro abierto a la investigación

Como un hecho notable, podemos resaltar que el estudio de la antigua carretera por Despeñaperros todavía puede seguirse sobre el terreno, en el trazado de la actual carretera N-IVa, principalmente en el tramo entre Venta de Cárdenas (Ciudad Real) y Santa Elena (Jaén), el tramo más complicado y que necesitó de mayores obras de infraestructura, aunque los indicios materiales están dispersos en toda la carretera Madrid-Cádiz, incluyendo las huellas en los cascos urbanos de las poblaciones que atravesaba.

En este trabajo intentaremos destacar algunos de estos elementos materiales y de infraestructuras que, con una cronología todavía

² Los valores paisajísticos y naturales del Parque Natural de Despeñaperros, dentro de la provincia de Jaén, no son todavía suficientemente conocidos por los viajeros que transitan por allí

³ <http://fuero250.org/>

insuficientemente estudiada, han resistido las rectificaciones y obras de mantenimiento de las que son objeto todas las carreteras. Actualmente, el bajo nivel de utilización de la carretera en el tramo entre Venta de Cárdenas y Santa Elena, sustituida en gran medida por la nueva A-4, podría ser una oportunidad para su conservación, lo que posibilitaría el uso cultural e incluso turístico de su trazado. Pero, también, podría significar un cierto abandono en las tareas para su mantenimiento y vigilancia, lo que también afectaría a la preservación de sus valores patrimoniales y paisajísticos.

El estudio de estos elementos materiales, restos del pavimento, balizas, quitamiedos, hitos kilométricos, radares, señales de tráfico, además de las obras de fábrica, como son los puentes, alcantarillas o túneles, debe ser el paso primero para su puesta en valor y señalización a través de paneles indicadores dirigidos a explicar su “pequeña” historia a las personas que se interesen por conocerla.

En este trabajo procuraremos un inicial acercamiento a estos elementos, quizás los más monumentales, como son las obras de fábrica que todavía se conservan, que pueden datarse precisamente en el momento de construcción de la carretera en el siglo XVIII.

3. Un documento para la historia de la carretera de Despeñaperros

Un documento excepcional nos proporciona información sobre alguna de las obras que fueron necesarias construir para poner a punto la nueva carretera. Aunque no es un documento desconocido, y además es de fácil acceso, creo necesario su reproducción en este trabajo, al menos en lo referente al tramo de la carretera que nos interesa. Se trata de una noticia publicada en la *Gazeta de Madrid*, fechada en Córdoba el 15 de septiembre de 1783. Esta fecha señalaría el final de las obras más importantes en el trazado de la nueva carretera⁴.

⁴ Gaceta de Madrid núm. 76, de 23/09/1783, páginas 792 a 794. PDF (Referencia BOE-A-1783-761)

“Se van a emprender con mas actividad, si cabe, las obras de este camino para Sevilla y Cádiz, dexándole corriente y cómodo en todos sus principales pasos. La mayor parte de la carretera hasta llegar a esta Ciudad desde la Corte ha quedado como el camino de Madrid a Aranjuez. Se quitaron todos los atascaderos y cuestas desde Ocaña a la Guardia con el camino nuevo de firme que se ha construido, dirigiéndole por la cuesta de las carretas y por la de la Machina, y haciendo unos desmontes considerables para su mayor suavidad. Con esta disposición se logró que siendo todo este tránsito pantanoso, y tan angosto desde la fuente del Madero hasta la salida del valle de la Guardia, que no podían pasar 2 carruages a la par, ni aun con uno de estos una caballería, quedase como ha quedado ahora de los más sólidos y cómodos.

Se han compuesto los demás pasos y puentes para la continuación de la carretera, y se ha construido el nuevo camino del puerto del Rey o de Sierra Morena de 36 pies de ancho desde el puente que se ha fabricado en el río Javalón hasta la Carolina, pasando por el sitio espantoso de Despeñaperros en distancia de 70.600 varas, o muy cerca de 9 leguas, con tanta suavidad en las subidas y baxadas mas agrias, que en 60 pies de camino no hay más que 3 de pendiente para las mayores cuestas.

Los trabajos que se han executado para la nivelación y abertura, terraplenado y rompiendo la caja del camino a fuerza de barrenos de pólvora en peña viva, particularmente en la parte que comprehende la citada montaña de Despeña-perros, donde se hallaban reunidas todas las dificultades que puede presentar la naturaleza, no son comunes para los que han exigido y exigen otras obras de esta clase.

Se han construido 4 puentes grandes sobre el arroyo del Rey y ríos de Magaña, Cabeza de Malo y Javalón; 5 más pequeños en otros arroyos, y 66 alcantarillas para la salida de las aguas.

Aunque el camino quedó abierto y corriente para el paso de los carruages en el tiempo que medió desde mediado Febrero de 1779 hasta fines de 1780, se han construido después los reparos más importantes para su perfección, construyéndose otras 6 alcantarillas y consolidándose muchos trozos de las 4

leguas desde el puente de Magaña hasta la Carolina. Además se han fabricado 300 varas cúbicas de mampostería para las murallas que con antepechos de 3 pies y un tercio de alto se han levantado a la parte inferior en los parages mas expuestos a precipicios del sitio de Despeña-perros baxo la línea de 2008 varas y un tercio; quedando enteramente rematada esta empresa con honor de los que la emprendieron y manejaron, y notoria utilidad de la Monarquía.

Los terrenos por donde se ha dirigido el nuevo camino, que es mucho más corto y mas permanente que el antiguo que pasaba por la Villa del Viso, eran en otro tiempo unos desiertos espantosos y estériles, y se han hecho ahora los más agradables y amenos, sirviendo de compañía y seguridad a los pasajeros por una parte la población que a 3 leguas del puente de Javalón y a 2 de la Villa de Santa Cruz, se ha establecido en la dehesa de Almuradiel, con casas sueltas a la orilla del camino de quarto a quarto de legua, hasta el puente de Magaña, y por otra las de Sierra Morena, que desde este punto continúan en igual disposición hasta la Carolina; y todavía se espera mejorar este transito luego que se concluya la posada que se está fabricando en el desembocadero de Despeña-perros, en el sitio que llaman las Correderas con agua de pié de las mejores de aquellas sierras.

Con estas obras se puede decir que ha quedado abierta la comunicación de las Provincias más principales del Reyno, cesando las incomodidades y trabajos que antes se experimentaban para el paso, tráfico y comercio de los quatro Reynos de Andalucía con las Castillas, Cataluña, Aragón y Valencia; viéndose precisados los pasajeros a descargar sus coches y carruajes, y a expender muchas cantidades en alquileres de caballería para el transporte de sus personas y efectos, con el perjuicio considerable de los géneros que se conducían en ruedas y debían ponerse a lomo.[...]

Todo lo referido se ha executado en medio de los gastos y cuidados de la próxima precedente guerra; y así debemos esperar mayores progresos en lo futuro, mediante la aplicación del Ministerio y el zelo, economía, actividad y talento de la persona () a quien se ha confiado la Superintendencia de estas obras, sin que podamos rehusar a la tal persona la justicia de haber sido también partícipe en la invención y proyecto de las del Puerto del Rey, por*

*haber acompañado casualmente, y concurrido a dar curso a las ideas de un Ingeniero bien conocido (**) que las formó y trazó”.*

**D. Joachim de Itúrbide, Administrador principal del correo de Madrid*

***El Brigadier D. Carlos Le Maur”*

De este texto podríamos obtener, entre otras, las siguientes conclusiones:

1. Se dedica una parte importante de la noticia al tramo de carretera que es objeto de este estudio, al que se refiere como “*nuevo camino del puerto del Rey o de Sierra Morena*”, y que se extendería “*desde el puente que se ha fabricado en el río Javalón hasta la Carolina, pasando por el sitio espantoso de Despeñaperros*”, es decir, desde Valdepeñas hasta La Carolina, con una distancia de 70.600 varas, con una equivalencia de 9 leguas⁵.
2. Geográficamente, se hace referencia todavía en este momento al Puerto del Rey, que sería la denominación común de todo este sector de Sierra Morena. Se denomina a la carretera de Despeñaperros como “nuevo camino del Puerto del Rey”, distinguiendo del “antiguo” Puerto del Rey, por donde transitaba todavía el camino real de Andalucía, entre la villa del Viso y la aldea de Miranda del Rey, pese a sus deficiencias técnicas y a las dificultades orográficas que presenta el camino, que difícilmente permitía el paso de carruajes en determinados tramos. Se aprovecha para resaltar las mejoras que supondría el nuevo paso respecto al antiguo, siempre muy criticado en los relatos de los viajeros de la época.
3. Se ignoran los otros caminos que también estaban operativos en ese momento en esta zona: el muy cercano del Puerto del Muradal, utilizado principalmente en la Edad Media y Moderna, que había caído en esta

⁵ En el trabajo de Ruiz González y Sena Medina se explica que este tramo de carretera es de 65 kilómetros, y que la anchura del camino era de 10,8 metros.

época en desuso a favor del camino del Puerto del Rey, a partir de los siglos XVII y XVIII. y que desde la localidad de El Viso atravesaba la Sierra. Y sobre todo el llamado Camino de Olavide, tan conectado con la nueva población de Aldeaquemada, del que existe constancia al menos desde 1770 en los relatos de viajeros. Llama la atención este “olvido” que podría tener relación con la caída en desgracia del Intendente Pablo Olavide a partir del año 1775, aunque otros documentos nos informan que este camino no era perfecto y también resultaba inviable en periodo de lluvias, seguramente por falta de infraestructuras viarias necesarias, que sí se construyeron en esta nueva carretera⁶.

4. Del tramo que estamos tratando se dice que *“el camino quedó abierto y corriente para el paso de los carruages en el tiempo que medió desde mediado Febrero de 1779 hasta fines de 1780”*, aunque también se explica que con posterioridad –hasta el año 1783, al menos- había sido necesario realizar importantes reparaciones y mejoras en las infraestructuras. Sin embargo, los puentes y obras de fábrica principales, de los que trataremos más adelante, parece que se realizaron en esta primera etapa.

5. En cuanto a las obras de fábrica que fueron necesarias, nos informa de los puentes principales que se construyeron en este tramo de la carretera: *“se han construido 4 puentes grandes sobre el arroyo del Rey y ríos de Magaña, Cabeza de Malo y Javalón; 5 más pequeños en otros arroyos, y 66 alcantarillas para la salida de las aguas”*. La localización y estudio de estos cuatro puentes “grandes”, y de alguna de las alcantarillas y puentes más pequeños, será el objeto de la parte central de este trabajo.

⁶ Una aproximación a este tema se encuentra en mi trabajo publicado en el I Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería, publicado en 2013: *“Ventas y caminos en el entorno del paso de Despeñaperros: vertiente norte de Sierra Morena”*.

6. Por último, se aplica una doble autoría para el proyecto de la nueva carretera por Despeñaperros: la del Superintendente de las obras, Joaquín de Itúrbide, y la del ingeniero Carlos Le Maur⁷.

4. Estudio de los puentes y obras de fábrica

El estudio de las obras de fábrica localizadas que podrían corresponder con esta época se realiza siguiendo la propia carretera N-IVa, en dirección norte-sur. La localización de las obras de fábrica antiguas “aprovechadas” por la actual autovía A-4, en los trazados comunes con la N-IV resulta de hecho bastante más complicada.

A cada obra de fábrica se dedicará un pequeño apartado, identificándolos por el tipo de obra: Puente grande: P; Puente pequeño: Pp; Alcantarilla: A, seguido de un número de orden. Respecto a los puentes pequeños y las alcantarillas, el texto de la *Gazeta* no proporciona más información que la cantidad de los mismos.

Para la localización de los puentes no hay ninguna señalización en la propia carretera que permita llegar a ellos⁸. Tampoco hay ningún cartel explicativo sobre su historia o arquitectura en el lugar donde se encuentran, pese a su valor patrimonial manifiesto.

4.1. El puente sobre el río Jabalón (1P)

Siguiendo la dirección norte-sur de la carretera, el primer puente que encontramos es el que cruza el río Jabalón, al sur de la ciudad de Valdepeñas, en la provincia de Ciudad Real. En el *Madoz* se explica que es el puente más grande construido sobre este río, y que se denomina Puente de San Miguel.

⁷ En este trabajo no nos ocuparemos de la génesis de la carretera, estudiada en trabajos como el de Ruiz González y Sena Medina.

⁸ Solamente se puede leer el indicador con el nombre del río que se cruza, cuando están en una carretera en uso.

El río Jabalón es afluente del río Guadiana, por su margen izquierda, por lo tanto sería el único puente que no se localiza en la cuenca hidrográfica del Guadalquivir.



Puente de San Miguel sobre el río Jabalón encauzado. Foto M. Roll

Coordenadas: Latitud: 38° 42´ 13,05´´N; Longitud: 3° 25´ 9,29´´W**Ubicación:**

El puente se conserva en buen estado y en uso, con fácil acceso desde un cambio de sentido de la A-4, pk. 208, que permite el acceso por la carretera CM-3157, que sigue el trazado de la antigua carretera nacional N-IV, hasta la localidad de Valdepeñas. Inmediato a este paso del río se encuentra el yacimiento ibérico del Cerro de las Cabezas, actualmente en excavación pero que es visitable y dispone de un Centro de Interpretación. **Tipología:**

Tratándose de un puente cercano a una importante población como Valdepeñas, tiene un tratamiento más cuidado, utilizándose en la bóveda y el pretil del puente piedra de sillería bien trabajada de color blanco, que contrasta con en intradós del arco realizada en cuarcita negra. Arco de medio punto rebajado. El pretil del puente presenta algunos elementos originales.



**Fotografía aérea del entorno del Puente sobre el Jabalón, al sur de Valdepeñas.
Cartografía © Instituto Geográfico Nacional de España**

4.2. La alcantarilla de Castro (A1)

Se trata de una infraestructura que parece corresponder a los primeros momentos de construcción de la carretera, con una tipología y materiales que recuerda a otras alcantarillas y puentes pequeños de la zona de Despeñaperros.

Se sitúa al sur de Almuradiel (Ciudad Real), entre esta localidad y la pedanía de Venta de Cárdenas. En la dehesa frente de la Alcantarilla de Castro e inmediato a la Mina de La Nazarena se ubicaba una agrupación de casas con colonos, según refleja un *Libro de Suertes* de esta población⁹, realizado a partir de 1790. Se desconoce el origen del nombre dado a la alcantarilla y al paraje, que puede corresponder al de alguna familia de colonos.



Alcantarilla de Castro; al fondo la autovía dirección sur. Foto M. Roll

Coordenadas: Latitud: 38° 28´ 59,37´´ N ; Longitud: 3° 30´ 13,20´´ W

Ubicación: Su estado de conservación es bueno, sobre el arroyo de la Vega, en un tramo desafectado de la antigua carretera convertido en vía de servicio. Accesible desde el cambio de sentido del km.233,5 que da acceso a la zona de restauración *Puerto de Almuradiel* y a la Ermita de San Isidro. También accesible desde la propia localidad de Almuradiel tomando la vía de servicio en dirección sur.

⁹ Archivo Histórico Provincial de Jaén. Legajo 8437.

Tipología: Un solo arco de medio punto construido con lajas de pizarra sin trabajar. Se ha ensanchado en su frente este con una plataforma de hormigón para permitir el paso rodado de vehículos, hasta que el tramo se abandonó en una rectificación antigua de la carretera. Sólo se puede contemplar desde el frente oeste, aunque parece que se conserva intacto.

4.3. El puente sobre el río Cabezamalo (P2)

Desgraciadamente, el segundo de los grandes puentes ha desaparecido totalmente, y sólo quedan escasos restos en el lugar de su ubicación. Se localizaba dentro del término municipal de Almuradiel.

El momento de su destrucción es desconocido, aunque la calzada de la autovía A-4 en su trazado actual pasa por esta zona sobre el cauce del río, que queda en su margen izquierda. En este punto, la carretera antigua, que discurría paralela por la margen izquierda del río Cabezamalo¹⁰, cambia su situación colocándose al lado derecho¹¹.

Sin embargo, conocemos algo de su historia a través del *Madoz*, que nos dice que se llamaba Puente de Pallón¹², y que era *“bien conocido de los viajeros por los muchos robos que en él se han hecho, favorecidos los ladrones en unos crestones de piedra que hay en un cerro que está a la derecha y muy próximo del expresado puente”*.

¹⁰ El río tiene su origen en la Sierra de Santa María, término del Viso del Marqués, y discurre paralelo a la carretera N-IV durante varios kilómetros, hasta su unión con el río Magaña en la zona de Venta de Cárdenas, dando origen al río Despeñaperros.

¹¹ El río se denomina en el *Madoz* como río Cabeza malos.

¹² También se escribe como Puente Payón. Se desconoce el origen del nombre, seguramente asociado a esas primeras familias de colonos que se asentaron aquí.



Restos del puente sobre el río Cabezamalo. Foto M. Roll

Coordenadas: Latitud: 38º 26´51,69´´N; Longitud: 3º 29´48,44´´W

Ubicación: Se conservan escasos restos que denotan la existencia de una estructura indeterminada sobre un promontorio al borde del río. Acceso difícil, a pie y campo a través.

Tipología: Nuevamente el Madoz nos explica que *“es de un arco elíptico rebajado, de 34 pies de diámetro, sobre machones de 45 pies de altura, con pretilos de 4 pies; su bóveda está fabricada de dovelas de pizarra bien cortadas y colocadas”*. Su aspecto debía ser similar al del Puente sobre el Jabalón, aunque construido enteramente con la pizarra de la zona.

A falta de localizar más información, la planimetría antigua, como las minutas del Instituto Geográfico Nacional, indican que formaría una calzada continua con el cercano puente menor sobre el arroyo Ramacominos, que sí se ha conservado milagrosamente y en buenas condiciones.

4.4. Puente sobre el arroyo Ramacominos (Pp1)

También dentro del término de Almuradiel (Ciudad Real), se localiza a escasos metros de donde se situaría el puente grande sobre el río Cabezamalo, con el que podría estar unido. Salva un pequeño arroyo que desagua en el río Cabezamalo en su vertiente derecha, llamado Ramacominos, antiguamente Derramacominos.



Puente menor sobre el arroyo Ramacominos. Foto M. Roll

Coordenadas: Latitud: 38° 26'45,94''N; Longitud: 3° 29'50,49''W

Ubicación: Milagrosamente conservado, al pie de la autovía por su margen derecho. Acceso por una vía de servicio que se toma en la salida del pk. 238, que permite también el cambio de sentido, y tomando la vía de servicio en dirección sur durante unos 1200 metros. El puente conserva su firme original, que parece no haber sido asfaltado.

Tipología: Puente de un solo arco de medio punto, de gran robustez y aspecto primitivo. Utiliza para su construcción la pizarra y cuarcita de la zona. Las dovelas estrechas y alargadas de la bóveda están poco trabajadas y son de pizarra, que es un material más moldeable. Como otros puentes y alcantarillas de estas características, sometidos a avenidas extraordinarias, presenta una embocadura reforzada en V para conducir el torrente de agua hacia la parte central del puente y proteger sus laterales.

4.5. El puente sobre el río Magaña (P3)

Este puente, bien conocido por los antiguos viajeros de la N-IV, se localiza en la pedanía de Venta de Cárdenas, término municipal de Almuradiel. Los estribos del puente marcan el límite de este término municipal con el del Viso del Marqués.



Puente del río Magaña, vista desde el sur. Foto M.Roll

Coordenadas: Latitud: 38° 24'48,39''; Longitud: 3° 29'47,69''

Ubicación: Acceso desde la nueva autovía A-4, siguiendo la indicación de la salida Venta de Cárdenas-Parque Natural de Despeñaperros. A la entrada de la población de Venta de Cárdenas por el nuevo puente sobre el Magaña, se sitúa a mano derecha, en un corto tramo ya desafectado de la antigua carretera, frente a la nueva Ermita de San Cristobal.

Tipología: Sobre este puente, dice el *Madoz* que “es de un arco de medio punto, de 60 pies de diámetro, sobre machones de 8 pies de altura; su bóveda está construida de dovelas de pizarra arcillosas, compacta, cortadas con esmero y bien colocadas; pretilos de 4 pies de altura y $2^{1/2}$ de espesor, todo en buen estado aunque la dovela de la clave de la derecha está partida por medio; pero no ofrece peligro por el asiento que ha formado ya”.

4.6. Puente del Barranco de Valdeazores (Pp2)

Es el primer puente de los tres “pequeños” que se sitúan en el estrecho de Despeñaperros, salvando los arroyos y barrancos de la margen derecha de la carretera. Todos ellos fueron abandonados tras las rectificaciones y mejoras de la carretera realizadas entre 1950 y 1970 para eliminar las curvas tan cerradas de su trazado, no compatibles con la seguridad y eficiencia de las carreteras nacionales que se buscaba en esos momentos. A menudo fueron sustituidos por otros puentes en el nuevo trazado, también abandonado en las últimas rectificaciones realizadas antes de la construcción de la nueva autovía A4, formando todos ellos parte de la historia de la carretera. En el caso de la curva de Valdeazores se proyectó a mediados del siglo XX un impresionante viaducto que discurriría por la parte exterior del barranco, que no se llegó a construir.



Vista aérea de Despeñaperros, curva de Valdeazores. Cartografía © Instituto Geográfico Nacional de España



Puente-alcantarilla de Valdeazores. Foto M.Roll

Coordenadas: Latitud: 38º 24´ 2,60´´ N; Longitud: 3º 30´29,37´´ W

Ubicación: Acceso desde la nueva autovía A-4, siguiendo las indicaciones de salida para tomar la N-IVa, "*Parque Natural de Despeñaperros*". Se puede dejar el coche en la zona de descanso y restaurante del Jardín de Despeñaperros. Desde ahí, a escasos metros andando por el arcén del trazado de la N-IVa, se accede al barranco de Valdeazores, donde se encuentra el puente en la zona más cerrada de la curva. Aquí se conserva el trazado más antiguo de la carretera, con un puente-alcantarilla, y una rectificación posterior del trazado con su propio puente, también construido con los mismos materiales, realizado en una fecha indeterminada..

Actualmente aquí empieza una ruta de senderismo que remonta el barranco de Valdeazores, señalizada por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Tipología: El puente más antiguo es de un solo arco escarzano, que podría pasar por una alcantarilla. El segundo, de medio punto y sobre una zona del barranco más profunda, ha necesitado de reparaciones, como acredita la bóveda reforzada con hormigón. Construidos con cuarcitas y pizarras de la zona.



**Puente en la primera rectificación del trazado por el Barranco de Valdeazores.
Foto M. Roll**

4.7. Alcantarilla del Barranco de la Niebla (A2)

Se sitúa en la zona central del desfiladero, con vista a la formación geológica de los Órganos, y al santuario ibérico de la Cueva de los Muñecos, en el Collado de los Jardines, en una zona de singular belleza.



Alcantarilla del Barranco de la Niebla. Foto M.Roll

Coordenadas: Latitud: 38º 23´11,80´´ N; Longitud: 3º 30´37,19´´ W

Ubicación: Acceso siguiendo el trazado de la N-IVa en dirección sur. Tras pasar el llamado túnel de Despeñaperros o de Jaén¹³, se llega a una zona de descanso con una fuente, donde se puede dejar el automóvil. En la zona baja donde desagua el barranco se localiza la alcantarilla, rodeada de un entorno deteriorado de basuras y desperdicios. Aquí también se sitúa una ruta señalizada que asciende el barranco de la Niebla¹⁴, según indica un cartel informativo de la Consejería de Medio Ambiente.

¹³ El túnel se construyó a mediados del siglo XX, para mejorar el trazado de la carretera, aunque se encuentra accesible el tramo asfaltado ya desafectado.

¹⁴ La cartografía antigua lo denomina arroyo de Nubla.

Tipología: Obra de fábrica realiza en mampostería de pizarra y cuarcitas, todavía en funcionamiento para conducir las aguas de lluvia por debajo de la carretera. Se sitúa en el barranco en una zona de gran desnivel y arrastre de materiales, lo que condiciona su tipología, que repite la forma en V.

4.8. Puente y Acueducto del Barranco de los Arcos (Pp3)

Se localiza este puente en un tramo desafectado de la carretera, por haberse corregido la curva cerrada que se internaba en el barranco producido por el arroyo de los Arcos. El nombre puede provenir de la estructura remanente de cuatro arcos mayores y otros menores semienterrados que sustentan una posible conducción de agua dirigida a la antigua aldea de Las Correderas. Construido el acueducto en ladrillo y mampostería de pizarra la parte conservada se apoya directamente sobre la estructura del puente.

La rectificación de la carretera se produce entre los años 40 y principios de los 70 del siglo XX, conservándose el firme original: asfaltado, adoquinado en arcenes y quitamiedos en relativo buen estado, pero deteriorándose por la acción humana, basuras, etc. El puente salva un estrecho y pronunciado barranco, lleno de vegetación, lo que hace difícil su contemplación.



Puente del Barranco de los Arcos. Foto M. Roll



Antiguo trazado y firme de la carretera. Foto M.Roll

Coordenadas: Latitud: 38° 22'54,56'' N; Longitud: 3° 30'56,44'' W

Ubicación: Localizada entre el Barranco de la Niebla y la aldea de Las Correderas. Acceso a pie desde la actual N-IVa, dejando el vehículo en los espacios de descanso de la carretera. Actualmente, no es accesible por estar totalmente vallado el paso, que correspondía con el antiguo trazado de la carretera.

Tipología: Su tipología se corresponde con el de los otros dos puentes de esta zona de Despeñaperros. La arquería para la conducción de agua le proporciona un aspecto de mayor monumentalidad.

4.9. Puente del arroyo de la Solana (Pp4)

Este puente es el último antes de la llegada al que cruza el arroyo del Rey. Se sitúa en una zona llana, pasada la aldea de las Correderas, salvando el barranco de la Solana o del arroyo del Vivero.

El puente ha soportado el tráfico de la carretera N-IV hasta que la curva se rectificó construyéndose un nuevo puente, que fue sustituido de nuevo por las obras del desdoblamiento de la calzada producida en los años 80.



Coordenadas: Latitud: 38° 21,28'' N; Longitud: 3° 31'5,52'' W

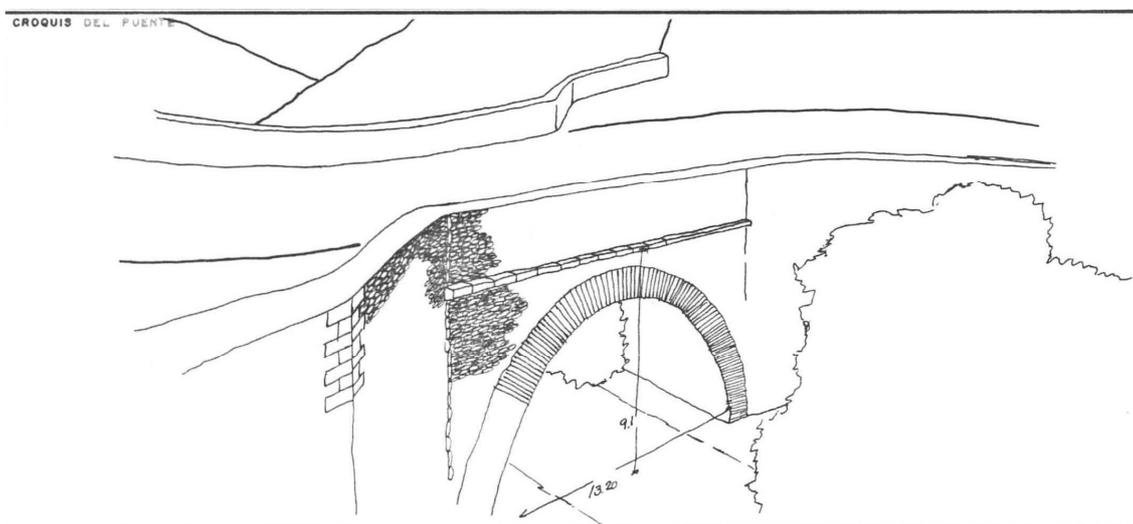
Ubicación: Dejando el coche en la aldea de las Correderas, se puede acceder andando por el interior de la valla que protege la carretera, en dirección sur.

Tipología: Comparte materiales con los otros puentes de la zona de Despeñaperros, pero su situación en un cauce con poco desnivel le asemeja más a los puentes grandes como el del arroyo del Rey y el del río Magaña.

4.10. El puente sobre el arroyo del Rey (P4)

Se sitúa en pleno Parque Natural de Despeñaperros, dentro del término municipal de Santa Elena (Jaén). Es el único gran puente dentro de Andalucía, y el último de los grandes puentes a los que se refiere la *Gazeta*.

El *Inventario Histórico de los Puentes de Andalucía. Provincia de Jaén*¹⁵ se ocupa de describir este puente en la Ficha J-862/01. En cuanto a su cronología dice que es del “siglo XIX (anterior a 1888)”; respecto a sus características físicas explica que tiene un solo vano, de 13,20 metros de luz libre; longitud total de 16 m., anchura de tablero de 6,75 metros y altura máxima de rasante de 9,10 metros.



Croquis del Puente sobre el arroyo del Rey¹⁶

¹⁵ *Inventario Histórico de los Puentes de Andalucía. Provincia de Jaén*. Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía y Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.

¹⁶ Croquis parcial de la Ficha J-862/01.



Vista del puente, aguas arriba. Al fondo, el viaducto de la autovía. Foto M.Roll

Coordenadas: Latitud: 38º 21´43,21´´ N; Longitud: 3º 31´22,09´´ W

Ubicación: Acceso desde la nueva autovía A-4 tras seguir de la salida de Aldequemada, que nos permite acceder también a la localidad de Santa Elena siguiendo el trazado de la antigua carretera N-IV, que coincide con la carretera borbónica. Se transita en dirección sur por el estrecho valle del arroyo del Rey, tras recibir este río las aguas del arroyo Charcones, y antes de unirse en su curso dirección norte con el río Despeñaperros.

Tipología: Siguiendo la descripción de la *Ficha* mencionada: *“Bóveda de medio punto de sillería de pizarra con boquilla de sillería. Tímpano y pretiles de mampostería ordinaria de pizarra. Estribos con aletas inclinadas en mampostería de pizarra. Imposta marcando la rasante”*.

5. Conclusión

Con este puente terminamos este primer estudio de las obras de fábrica de la antigua carretera borbónica por Despeñaperros. No ha sido posible localizar, por el momento, el quinto puente pequeño al que se refiere la noticia de la *Gazeta*, de difícil ubicación sin saber sobre qué arroyo se construyó. Y tampoco se han encontrado obras de fábrica antiguas en el tramo entre el Puente del Rey y La Carolina, aunque las debió haber en el tramo de la subida a Santa Elena, donde nos encontramos al menos con dos grandes barrancos. Por otro lado, las alcantarillas que todavía se conserven seguramente no pueden ser vistas, modificadas y ocultas bajo los firmes ampliados y rectificadas continuamente de la carretera N-IVa y de la A-IV.

BIBLIOGRAFÍA

- JURADO SÁNCHEZ, José. *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Córdoba: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, 1988.
- MOHÍNO, I., CORONADO, J.M. (2010) "Proyecto de recuperación de la carretera histórica de Despeñaperros". En *I Congreso Internacional de Carreteras, Cultura y Territorio*. La Coruña. (2010)
- RUIZ GONZÁLEZ, Juan Enrique y SENA MEDINA, Guillermo. "Carlos Lemaur y el Camino de Despeñaperros". En *Carlos III y las Nuevas Poblaciones*. Miguel Aviles-Guillermo Sena. Córdoba (1988), Tomo I: 23-41.
- "El Camino de Andalucía: Itinerarios históricos entre la Meseta y el Valle del Guadalquivir". Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1993.
- "Inventario Histórico de los Puentes de Andalucía. Provincia de Jaén". Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía y Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.