

# PUENTES SOBRE EL RÍO GUARRIZAS EN EL ENTORNO DEL MONUMENTO NATURAL DEL PIÉLAGO Y DEL EMBALSE DE LA FERNANDINA, EN LA PROVINCIA DE JAÉN

Manuel Roll Grande

Archivo Histórico Provincial de Jaén

## INTRODUCCIÓN

Este trabajo se puede considerar continuación de los que ya publiqué en la Revista Alcazaba en los números 14-15 y 16-17, con los títulos de “Puentes sobre el río Guadiel”, y “Puentes sobre el río Guadalén”<sup>1</sup>. En estos dos trabajos se analizaban los puentes existentes o ya desaparecidos de los que se tiene noticia, que servían como elementos de paso sobre estos dos ríos, de carreteras, caminos o vías de ferrocarril, con el objetivo de conocer el entorno geográfico e histórico del que forman parte, así como los elementos patrimoniales y naturales del territorio.

Con una metodología muy similar a la de los dos trabajos anteriores, y utilizando parte de su material, la presente publicación tiene como objetivo los puentes sobre el río Guarrizas y las fuentes documentales para su estudio.

## 1. EL RÍO GUARRIZAS A SU PASO POR LA PROVINCIA DE JAEN

Al igual que ocurre con el río Guadalén, el río Guarrizas y sus afluentes pueden considerarse ríos netamente giennenses, aunque tengan un origen en la vertiente norte de Sierra Morena, ya en la provincia de Ciudad Real. Se puede decir que su recorrido principal lo realiza por tierras de Jaén,

---

<sup>1</sup> Roll Grande, Manuel. “Puentes sobre el río Guadiel en la provincia de Jaén: documentos para su estudio”. *Alcazaba Revista Histórico-Cultural* (Jaén) 14-15 (2014-2015) 41-60. Roll Grande, Manuel. “Puentes sobre el río Guadalén en la provincia de Jaén: apuntes y documentos para su estudio” a *Alcazaba Revista Histórico-Cultural* (Jaén) 16-17 (2016-2017) 83-108.

desembocando en el río Guadalén tras cruzar la Sierra de norte a sur por terrenos escabrosos y con escasa presencia humana.



Trazado del río Guarrizas y situación de los cuatro puentes tratados en este trabajo<sup>2</sup>

En el *Diccionario de Pascual Madoz*<sup>3</sup> se explica sucintamente alguna información sobre este río:

“Río que se forma de la reunión de varios arroyos en la provincia de Jaén, partido judicial de La Carolina y término jurisdiccional de Aldea Quemada por el cual corre a su extremo meridional, penetrando después en la provincia de Jaén, donde a poco de su curso por ella se le incorpora por su derecha el arroyo Cimbarra; continua su marcha hasta que en el término de Santa Elena y sitio del Tamaral recibe las aguas del río Almuradiel o Magaña y no muy lejos de este punto, el arroyo Oreguillo que se forma en las vertientes meridionales de la expresada población, siguiendo desde allí hasta recibir las aguas del arroyo Molinos; describiendo en su tránsito varias curvas, llega al sitio llamado de Cola, donde se encuentra un molino harinero al pie de del cual le

<sup>2</sup> Cartografía © Instituto Geográfico Nacional de España.

<sup>3</sup> Pascual MADDOZ. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, 1845-1850.

cruza el camino que dirige desde La Carolina a Vilches: y más abajo se le junta el arroyo Romero, después el de los Alamillos que se forma en las vertientes de los Palazuelos donde existen las famosas minas designadas con los nombres de Pozos de Anibal, cuya profundidad no es conocida, desaguándose en el Guadalén, entre los confines de los términos de Vilches, Carolina, Linares y Rus; donde se encuentra un puente casi arruinado, construido en tiempo inmemorial”.

Esta descripción del curso del río Guarrizas es bastante exacta en cuanto a sus afluentes principales por su margen derecha, cuando recibe las aguas del río Despeñaperros. Sin embargo, su origen habría que situarlo en la vertiente norte de Sierra Morena, en las aguas del río Somero, que discurre en dirección sur marcando la división entre varios términos municipales de la provincia de Ciudad Real, y después entre las provincias de Jaén y Ciudad Real. El propio nombre de río Somero, que recibe en su tramo manchego, puede hacer referencia a lo escaso de su caudal durante la época de estiaje.

El río Guarrizas es un río serrano, y poco conocido. Su nombre en árabe podría ser el de río estrecho. El hecho de tener su cauce por terrenos agrestes y alejados de poblaciones lo hace poco reconocible. Sin embargo, son dos los parajes naturales a los que da vida: uno muy conocido como es el del Salto de la Cimbarra<sup>4</sup>, en el término de Aldeaquemada, y otro un poco menos conocido, el del Piélago<sup>5</sup>, entre Linares y Vilches. El primero tuvo su reconocimiento como tal en 1989, y el segundo en 2003.

Tiene un recorrido de 61 km. con un claro sentido norte a sur, hasta que desemboca en el río Guadalén. La superficie de cuenca es de 733,2 km<sup>2</sup>. En su recorrido solamente tiene el aprovechamiento hídrico del embalse de La Fernandina, construido en 1989-1991 sobre la presa de Panzacola<sup>6</sup>, entre los términos de Carboneros, La Carolina y Vilches.

### **1.1. Los otros puentes del río Guarrizas y de sus afluentes**

---

<sup>4</sup> Declarado como Paraje Natural Cascada de Cimbarra, con 534 ha, el 28 de julio de 1989.

<sup>5</sup> Monumento Natural El Piélago, con 6,71 ha, desde 1 de octubre de 2003.

<sup>6</sup> Construida en el año 1978.

El estudio de los puentes del río Guarrizas y de sus afluentes más importantes, como el río Despeñaperros excede la capacidad de un solo trabajo. Por eso, en este momento nos centraremos solamente en los que atraviesa la actual carretera A-301 de La Carolina a Guadix, y los de la carretera A-312 que comunica Linares con Arquillos.

Quedan fuera, y objeto de un trabajo posterior, los puentes comprendidos en la carretera J-6110 que desde Las Correderas llega a Aldeaquemada, y que atraviesa el río Despeñaperros y después el Guarrizas, este último ya cerca de Aldeaquemada. Tampoco se estudian los puentes de ferrocarril que cruzan el estrecho de Despeñaperros, y más adelante el propio río Guarrizas, de la antigua línea Manzanares a Córdoba, todos ellos en funcionamiento.

## **2. FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRÁFICAS PARA EL ESTUDIO DE LOS PUENTES SOBRE EL GUARRIZAS**

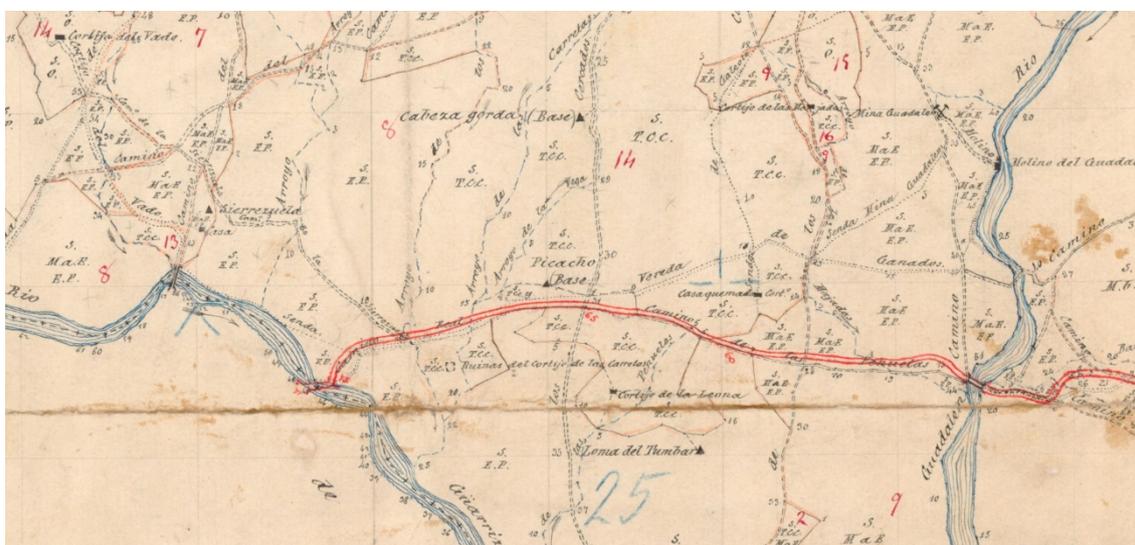
Las fuentes documentales utilizadas en esta investigación son principalmente las ya consultadas en los trabajos ya mencionados anteriormente que tenían su objeto los puentes de los ríos Guadiel y Guadalén, ambos publicados en la Revista Alcazaba.

**2.1. El *Inventario Histórico de los Puentes de Andalucía***, aunque se realizó en 1985 sigue siendo una fuente documental primordial para el estudio de los puentes de Jaén, como ya hemos visto en anteriores trabajos. En sus 134 puentes catalogados incluye los cuatro que se estudian en este trabajo, aunque no destaca ninguno de ellos entre los 32 puentes que considera como sobresalientes, *“que destacan entre los demás, ya sea por su antigüedad e historia, ya por sus cualidades técnicas o estéticas”*. Sin embargo, la información relacionada con su estado de conservación y frecuencia de uso no está actualizada. Un ejemplo claro es el del puente de hierro de La Fernandina, en el término de La Carolina, actualmente desaparecido bajo las aguas del embalse, *“en uso medio con tráfico medio y aceptable estado de conservación”* según la descripción que se hace en el Inventario. La reproducción de las *Fichas descriptivas* de los cuatro puentes aquí estudiados se realiza de manera



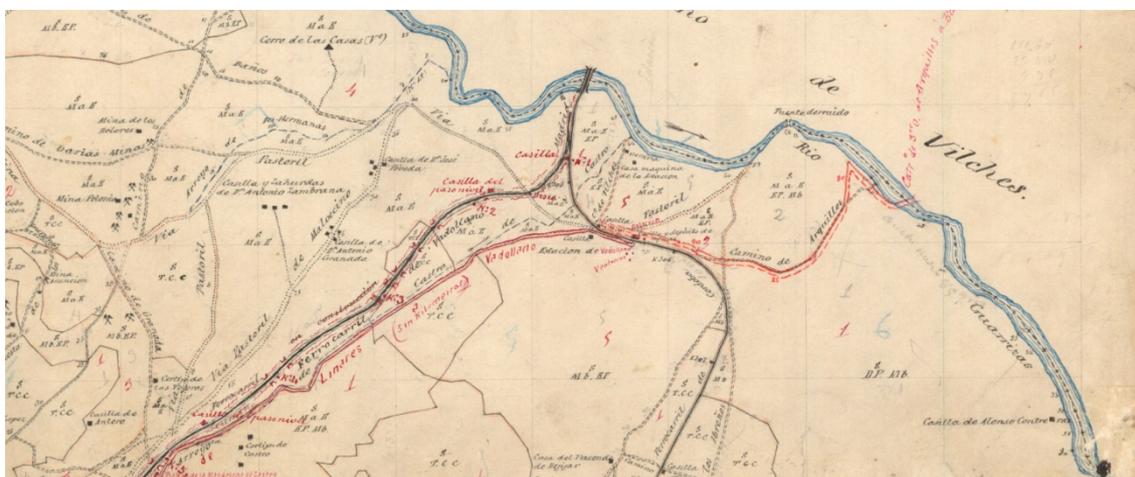
**2.2. La Cartografía Histórica del Instituto Geográfico Nacional** está accesible en la propia página web del Instituto. De especial interés son las minutas cartográficas por municipios que sirvieron de base a la confección de las Hojas de la primera edición del Mapa Topográfico Nacional, donde se han incorporado a menudo en trazo rojo las modificaciones en la red viaria que han tenido lugar después de su confección.

La imagen siguiente es un recorte de una minuta del término de Vilches, fechada en 1878, donde se ha dibujado en una fecha indeterminada con color rojo un hipotético proyecto de la carretera de Arquillos a Baños de la Encina. Se señala el lugar de paso en el río Guadalén por el Puente Mocho, un lugar muy próximo al que finalmente se utilizó para construir el nuevo puente. En cuanto al río Guarrizas, el paso tradicional entre Arquillos y Linares antes de la construcción de la carretera debió hacerse por un punto cercano al que luego ocuparía el puente construido por la Mina La Española, aguas abajo del puente romano. El estado del “puente romano” siempre ha sido ruinoso y no practicable para el tráfico rodado, como indican los planos de esa época.<sup>8</sup>



<sup>8</sup> Cartografía © Instituto Geográfico Nacional de España. Parte de la Minuta del término de Vilches, hoja nº 3, fechado en 1878.

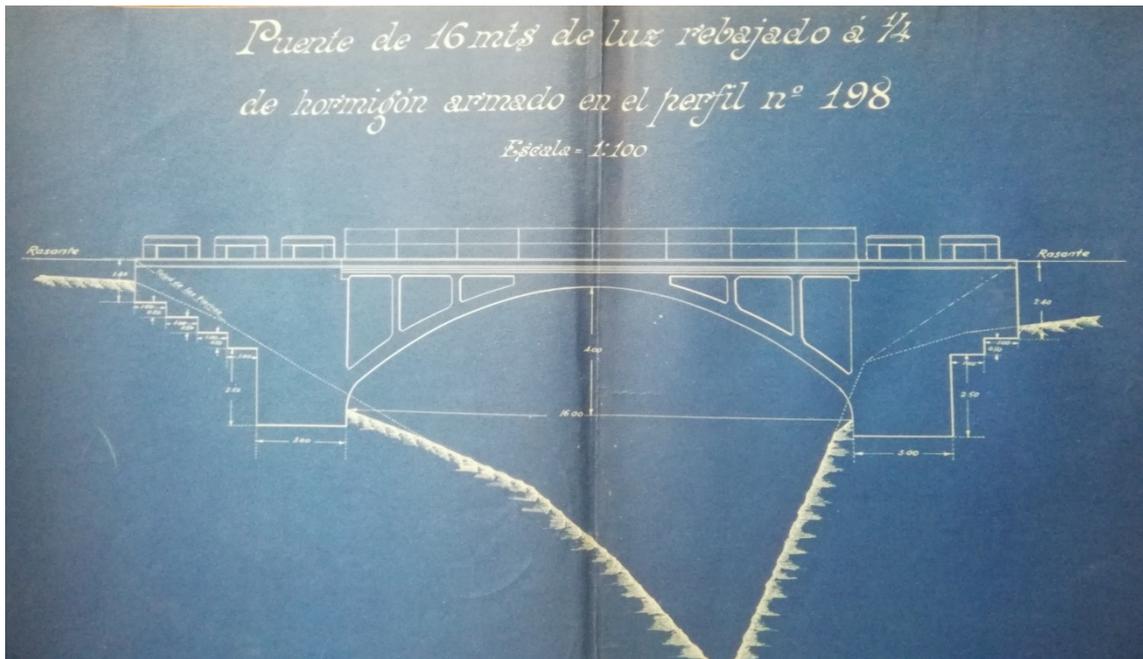
En la minuta siguiente, que ya pertenece al término de Linares, el hipotético trazado de la carretera, trazado en 1900, se aleja del río en dirección a Vadollano, y difiere bastante del recorrido que finalmente se materializó en los años 30.



**2.3. Los fondos documentales conservados en archivos de titularidad pública**, especialmente los Archivos Histórico Provinciales, como procedentes de las antiguas Jefaturas Provinciales de Carreteras, procedentes de las Delegaciones Provinciales de Fomento y Obras Públicas, responsables de los proyectos de la construcción y conservación de la primera red de carreteras de la provincia, y de los puentes que formaban parte de ella.

El proyecto realizado de la carretera de Arquillos a Baños de la Encina, del trozo 2 del tramo entre Arquillos y Vadollano, se conserva en el Archivo Histórico Provincial de Jaén<sup>9</sup>, y de él se ha obtenido la información principal relacionada con la construcción de los dos puentes sobre el arroyo del Valle y sobre el río Guarrizas, en el entorno del Piélagu. Los dos planos de los puentes mencionados se conservan en el citado expediente, así como dos fotografías de la época del estado del puente romano y del lugar donde se proyectaba la construcción del puente nuevo.

<sup>9</sup> Sign. AHPJ 31666.

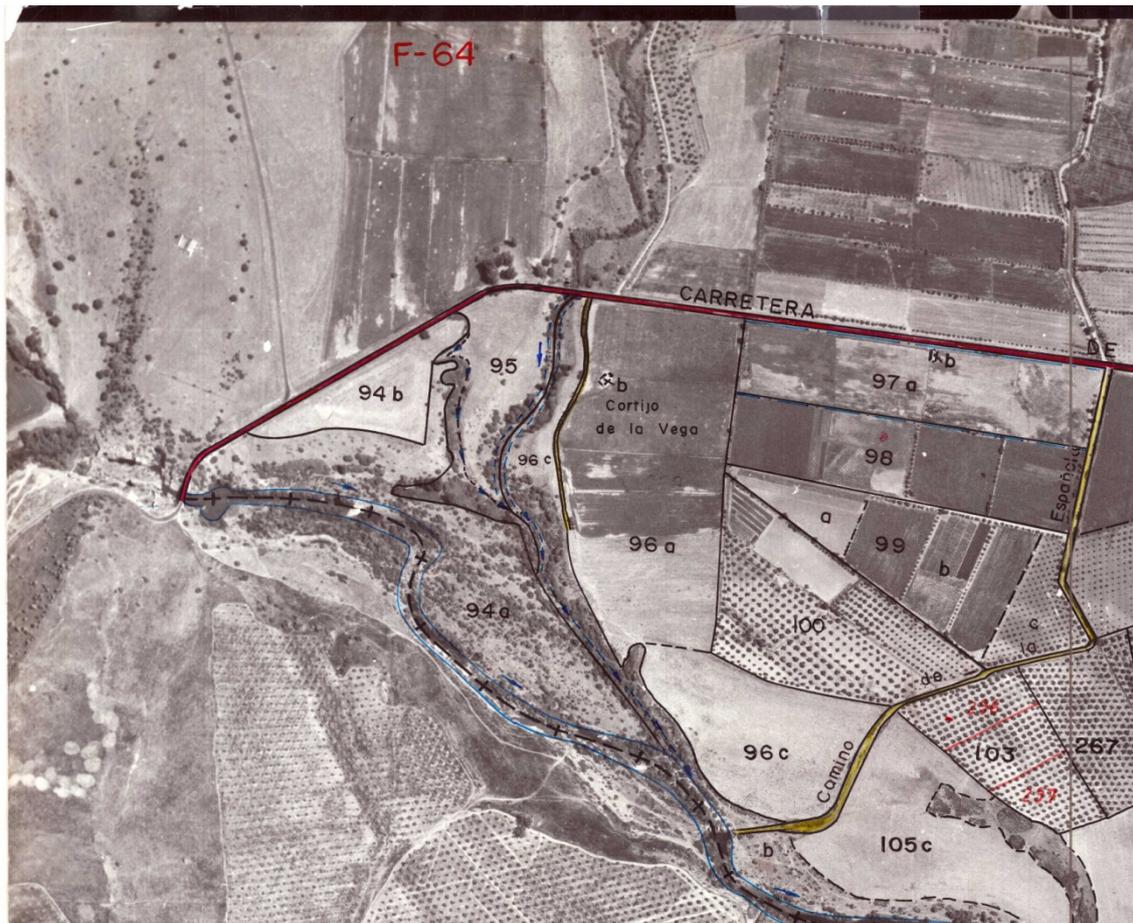


Plano del puente sobre el arroyo del Valle, afluente del Guarrizas, más pequeño porque mide 16 m. de luz frente a los 28 m. del nuevo puente del Piélagos.

Los mismos Archivos Histórico Provinciales han recogido los fondos documentales de las Gerencias Territoriales del Catastro. Es de interés para este trabajo la representación del territorio en la cartografía parcelaria que se comienza a partir de los años 30, y en la fotografía aérea desde los 50 del siglo XX. Estos documentos nos aportan una imagen fija sobre el territorio donde se asientan los puentes, aunque sin más datos para su estudio.

La imagen adjunta corresponde a una fotografía aérea del catastro de rústica de Vilches, sin fechar (aproximadamente año 1988), de la zona del cruce del Guarrizas. Se puede apreciar todavía en ese momento el paso de la carretera de Linares a Orcera por los puentes construidos en los años 30, antes del desvío actual de la carretera que ha obligado a la construcción de dos puentes nuevos. Además se mantenía un camino de La Española, aunque no se puede determinar si por puente o por vado<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Archivo Histórico Provincial de Jaén. Sign. 65285. Catastro de rústica término de Vilches.



**2.4. Los fondos documentales conservados en los archivos de las distintas Administraciones locales**, especialmente las Diputaciones, con competencias históricas desde el siglo XIX en materia de carreteras, en lo relativo al planeamiento y ejecución de los proyectos, y sobre los caminos que eran de su titularidad. En nuestro caso, el Archivo de la Diputación Provincial de Jaén.

**2.5. Antiguas guías de viaje, relatos de viajeros y diccionarios geográficos**, que constituyen una información de primer orden sobre la existencia y el estado de conservación de los caminos en el momento en que se escriben, a través de los comentarios de los autores. Aunque los datos que proporcionan deben siempre someterse a análisis y contraste con otras fuentes. En el caso de los puentes, no siempre queda reflejada su existencia en las descripciones de los itinerarios de los viajeros, sobre todo si no son muy

importantes. Por ejemplo, todos los viajeros de cualquier época que llegan a Andújar hacen un comentario de su puente sobre el Guadalquivir, pero no hacen lo mismo con otros puentes de menor entidad, como los estudiados en este trabajo.

**2.6 Publicaciones especializadas sobre caminería y de organismos que tienen como objetivo la investigación histórica y patrimonial:** Congresos Virtuales de Caminería como los que organiza la Asociación Orden de la Caminería de la Cerradura o los Congresos de Caminería Hispánica.<sup>11</sup>



Trozo de empedrado que existe al norte de los Puentes del Piélago, ya en término de Vilches; y que continúa durante algún espacio, aunque más borrado que lo que se ve en la fotografía; el muro que subsiste a la derecha defendía el camino, hasta llegar al brazo principal del Guarrizas, que salvaba por el arco mayor; a continuación seguía el muro de sillería hasta el arco más pequeño, que se ve en el extremo superior derecha; pasado éste existe una alcantarilla moderna, que da paso al caz de un molino; y aguas abajo, inmediata al puente, subsiste una fuerte y pequeña habitación de argamasa, de utilización incierta; la construcción de la carretera de Linares al Condado, que se observa en último término, ha borrado todo resto antiguo en la margen derecha.

Reproducción de la fotografía incluida en el trabajo de Manuel Corchado Soriano sobre la caminería en Jaén<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> CORCHADO SORIANO, Manuel. "Pasos naturales y antiguos caminos entre Jaén y La Mancha". *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses* (Jaén) 38 (1963) 9-40.

**2.7. Las publicaciones especializadas como la Revista de Obras Públicas**, del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, que está accesible en red. En sus Memorias nos aporta información año a año del estado de las obras públicas de las distintas carreteras españolas y de sus infraestructuras. En su apartado correspondiente incluiremos información, a modo de ejemplo, de la carretera de La Carolina a la estación Vilches.

**2.8. La cartografía que se encuentra recogida en los archivos de titularidad y gestión estatal**, a menudo organizada desde antiguo en colecciones facticias de planos y mapas, para favorecer la conservación de los documentos. De especial consideración por su antigüedad y la calidad de su composición, los planos conservados en los archivos dependientes del Ministerio de Defensa, que pueden ser consultados a través de internet. Dentro de los Archivos Estatales, de gestión directa por el Ministerio de Cultura, los que recogen los documentos generados y recibidos por los Órganos de Gobierno de la Administración Central del Antiguo Régimen, especialmente a finales del siglo XVIII<sup>13</sup>, por la importancia que a partir de la Ilustración se comenzó a dar a la mejora de las vías de comunicación, como factor dinamizador del territorio. En este momento se comienza el trazado de la red viaria española, de la que es heredera la actual en gran parte.

**2.9. En el caso de Andalucía, se puede consultar la página web del Instituto de Cartografía de Andalucía**, que recoge información sobre planos y mapas conservados tanto en archivos andaluces como en otros archivos españoles, de los que han obtenido reproducción digital. Otra consulta imprescindible es la del sitio web creado por iniciativa de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía<sup>14</sup> dedicado a las *Fuentes para la Historia de las Obras Públicas*, en el ámbito de Andalucía, que permite el acceso a distintas fuentes de información sobre este tema: descripciones de proyectos de construcción, fotografías de obras públicas e incluso películas sobre este tema.

---

<sup>13</sup> Principalmente, Archivo General de Simancas, Archivo Histórico Nacional y Archivo General de la Administración.

<sup>14</sup> <http://www.opandalucia.es/es/>.

**2.10.** Cuando tratamos fotografía de puentes, podemos consultar documentación de coleccionistas y de **archivos familiares o de empresa**, de arquitectos que los han diseñado o de sus constructores. En este caso hemos contado con la autorización para incorporar en este trabajo una fotografía del proceso de construcción del puente nuevo del Piélagos sobre el Guarrizas, por gentileza de la familia de su constructor en los años 30, José Ortuño Padilla.



### **3. EL TRAMO SUR DEL CAUCE DEL RIO GUARRIZAS: EL ENTORNO DEL PIÉLAGO Y EL CRUCE DEL EMBALSE DE LA FERNANDINA**

Las carreteras que cruzan esta zona, si utilizamos la denominación actual, son dos: la carretera autonómica A-312, entre Linares y Orcera, con orientación oeste-este, y la también autonómica A-301 que une La Carolina con Úbeda, que sigue una trayectoria norte-sur. Las dos carreteras se cruzan a las afueras de la localidad de Arquillos, que siempre ha sido un importante nudo de comunicaciones en la zona nordeste de la provincia, heredera de la antigua Venta de Arquillos. El viajero actual que transita por la carretera A-301 se encuentra en su recorrido de 50 km con el cruce de tres embalses: el de la Fernandina, sobre el río Guarrizas; el del Guadalén, por el río del mismo nombre; y el más moderno, el del Giribaile, que embalsa las aguas del Guadalimar. Curiosamente, el trayecto de la A-312 también tiene que cruzar los

mismos ríos, en su recorrido de oeste a este de 110 kilómetros, aunque no se encuentra con ningún embalse.

### 3.1 La carretera A-301 de La Carolina a Vilches

Siguiendo la línea marcada en los anteriores trabajos sobre los puentes del río Guadiel y del río Guadalén, no se puede hablar de estas obras tan importantes de infraestructura viaria sin conocer, al menos someramente, la historia de las principales carreteras que todavía cruzan, más o menos reformadas en su trazado, la provincia de Jaén. En el Archivo Histórico Provincial de Jaén se conservan varios de estos primeros proyectos para la construcción de las modernas carreteras de la provincia

La actual carretera A-301, de La Carolina a Guadix tiene su antecedente en los proyectos realizados a mediados del siglo XIX para construir una carretera que comunicara la carretera Madrid-Cádiz con las ciudades de Úbeda y Baeza. Ya en 1848 la Diputación Provincial de Jaén formó un expediente para atender la indemnización de daños y perjuicios causados por la ocupación de terrenos con motivo de la construcción de la carretera de Úbeda a las Correderas<sup>15</sup>.

La carretera de Úbeda a Las Correderas era una de las más importantes. En la Memoria descriptiva de uno de estos proyectos se explica, a modo de preámbulo, las motivaciones para su construcción:

*“Muchos años hace que la Loma de Úbeda sintió la necesidad de establecer una comunicación con la carretera general de Andalucía para facilitar la salida de sus productos a las provincias centrales de la Península. Esta necesidad fue el móvil que impulsó a las ciudades de Úbeda y Baeza a estudiar una vía que partiendo del segundo punto y*

---

<sup>15</sup> Archivo Diputación Provincial de Jaén. Legajo A-15. Libro de Actas de Sesiones año 1848, folios 246v y 316v.

*pasando por el primero fuese a empalmar con la carretera mencionada muy cerca de Despeñaperros, o sea en Aldea de las Correderas[...]*<sup>16</sup>.

La distancia calculada para esta carretera entre la Aldea de las Correderas y Úbeda era de unos 69 km. Una de las secciones más importantes era la que comunicaba Úbeda con la localidad de Arquillos el Nuevo<sup>17</sup>, de 23 km, que suponía el paso por el Guadalimar utilizando el renacentista Puente Nuevo, actualmente más conocido como Puente de Ariza.

Esta *Memoria* continúa explicando a manera de reseña histórica que una vez iniciadas las obras pronto fueron abandonadas por el contratista, y que este rescindió el contrato, *“no concluyendo de explanación y afirmado más que 35 kilómetros de los 69 que corresponde toda la longitud”*, y que además había ahorrado en materiales y trabajos.

El Proyecto de 1863 se elabora para terminación de las obras iniciadas en la carretera. Sin embargo, de todas las obras de fábrica que se realizaron hasta ese momento, tras haber *“permanecido en el más completo abandono durante unos 14 años”*, solamente se pudo aprovechar en la reanudación de los trabajos, *“el puente de sillería para el paso del río de Guadalén compuesto de tres arcos rebajados de 18 metros de luz”*<sup>18</sup>.

Por otro lado, en el mismo proyecto se indica que en ese momento [1863] *“estaban muy adelantadas las obras del ferrocarril Manzanares a Córdoba, vía que sigue la misma dirección que la carretera de Madrid a Cádiz, y se acerca más a La Loma”*. Por ello, se plantea que sería conveniente modificar el trazado de la carretera, y cambiar Las Correderas como origen/final de la carretera por la Estación de Vilches. La carretera pasó a denominarse oficialmente como *“Carretera de 1º orden de la Estación de Vilches a Almería, por Úbeda, Jódar y Guadix”*, y se prolongó en un tramo entre

---

<sup>16</sup> Archivo Histórico Provincial de Jaén. Leg. 31690. *“Carretera de primer orden de la Estación de Vilches a Almería, por Úbeda, Jódar y Guadix. Proyecto de la primera sección de la Estación de Vilches a Arquillos”*. Memoria descriptiva. 1863.

<sup>17</sup> Aquí se diferencia la población fundada en el siglo XVIII, con la antigua Venta de Arquillos y las construcciones cercanas, que se denominan Arquillos el Viejo.

<sup>18</sup> Este puente se encuentra actualmente sumergido en las aguas del embalse del Guadalén.

la Estación de Vilches hasta La Carolina para enlazar con la carretera de Madrid a Cádiz. En este tramo debía incluirse la construcción de un puente sobre el río Guarrizas.

En la Revista de Obras Públicas, en la Memoria del año 1883<sup>19</sup> se explica cual es el estado de las obras de la carretera de La Carolina a la estación de Vilches:

*“El gran desarrollo que de poco a esta parte ha tomado el distrito minero de La Carolina, justifica la inclusión en el plan de esta carretera, que sirve principalmente para exportar los minerales del mismo, conduciéndolos a la estación de Vilches en el ferrocarril de Manzanares a Córdoba. La longitud total es de 13 kilómetros 228 metros, de los cuales se encuentran terminados y en buen estado de conservación 12 kilómetros 729 metros, y en construcción 498 metros, que corresponden a las avenidas y puente de hierro sobre el río Guadarrizar(sic)”*

El proyecto de construcción del puente metálico fue aprobado el 5 de julio de 1882, y se adicionó el presupuesto de esta obra a la contrata de la carretera<sup>20</sup>. Sin embargo, el 20 de enero de 1885 se realiza un proyecto reformado por parte del ingeniero Ricardo Herrera Ogayar.<sup>21</sup> Aquí se indica en la Memoria que la casa John Cockerill, instalada en Seraing (Bélgica) estaba encargada de la construcción del tramo metálico. Hay que explicar que la fecha de construcción, según la Ficha descriptiva del *Inventario Histórico de Puentes de Jaén*, era el año 1881, lo cual es manifiestamente incorrecto.

Entre otros documentos, se localiza en el Archivo Histórico Provincial de Jaén un proyecto para pintar el tramo metálico del puente sobre el Guadarrizas, fechado en 1892<sup>22</sup>. En su Memoria se confirma que el puente se recibió el 3 de junio de 1887, y por tanto solo cinco años más tarde ya era necesario realizar estos trabajos de mantenimiento

---

<sup>19</sup> Pag.41, del tomo II, parte 3.

<sup>20</sup> No ha sido posible consultar el proyecto inicial, aunque sí el proyecto reformado.

<sup>21</sup> Sign AHPJ 31693.

<sup>22</sup> Sign AHPJ 31694.

*“Se ha notado recientemente que la pintura va desapareciendo sobre todo en el costado norte, más expuesto a los vientos dominantes. Debe, pues, procederse sin pérdida de tiempo a pintar de nuevo esta importante obra para evitar los desastrosos efectos de la oxidación del hierro, y a este efecto redactamos el adjunto proyecto”*

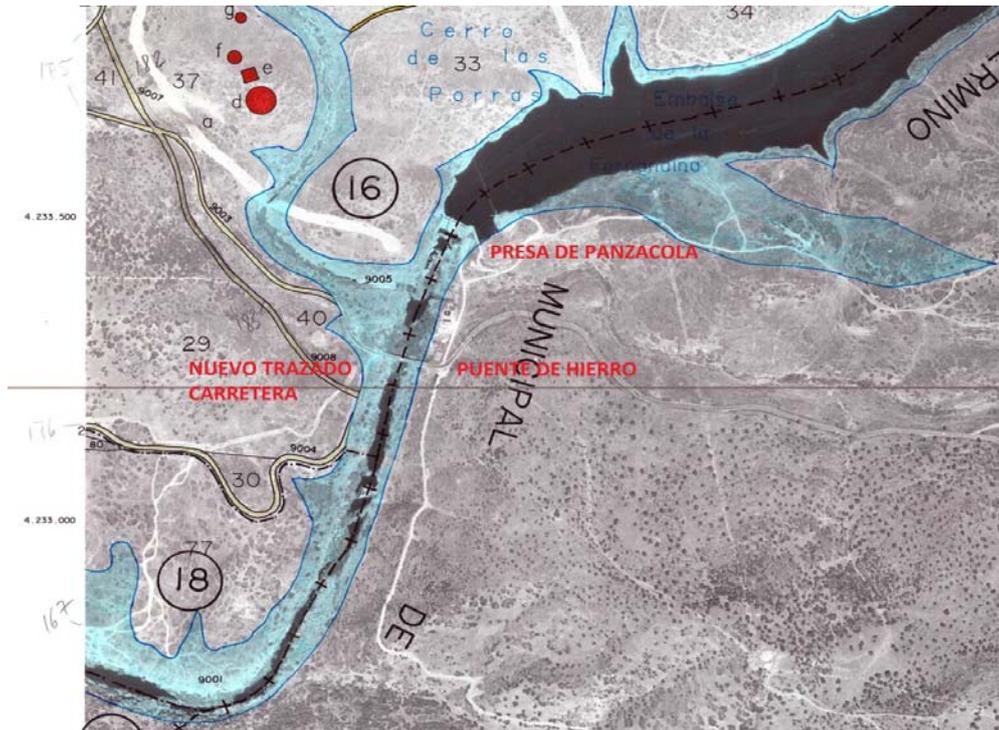
En este tipo de puentes, una capa de pintura en buenas condiciones es un elemento esencial para evitar la oxidación y solventar así problemas mayores. En este mismo proyecto se explica detenidamente las características que debe tener esa pintura, cómo se debe aplicar, etc

*“la pintura, puesto que se trata de obras expuestas a la intemperie, debe ser de aceite combinando los colores para que resulte el tinte gris claro que produce buen aspecto y es bastante fijo, aumentando en dosis convenientes el blando de plomo, si bien se evitará antes por medio del sulfato de barita presente el matiz amarillo que suele observarse en dicho color, consiguiendo además darle la capacidad que le falta (...)”*

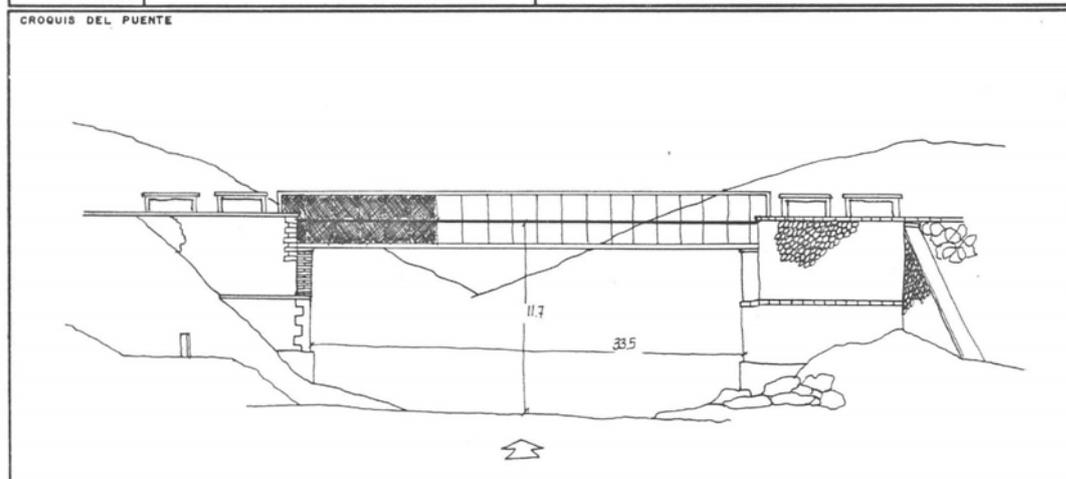
La ortofoto adjunta pertenece al catastro de rústica del término de La Carolina y está fechada en 1988, poco antes de la construcción de la presa de La Fernandina entre 1989 y 1991. Aquí todavía se localiza el puente de hierro sobre el Guarrizas, antes que las aguas del embalse inundarán todo el entorno y obligarán a construir una variante de la carretera y un nuevo viaducto de gran altura sobre pilares muy cercano a la situación del antiguo puente. También se puede comprobar cómo estaba en funcionamiento el embalse y presa de Panzacola, que quedó también sumergido, aunque en épocas de sequía vuelve a quedar a la vista<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Sign AHPJ 70341



II. HISTORIA	II.1 EPOCA, FECHA SIGLO XIX (1881)	II.2 PROYECTISTA Ing. Ricardo Herrera					
III. TIPOLOGIA	III.1 ESTRUCTURA III.2 MATERIALES Tramo metálico de viga en celosía tipo "enrejillado". Tablero intermedio. Estribos con aletas en vuelta - de mampostería ordinaria con ar- ristones de sillería de grani- to.	III.3 CARACTERISTICAS FISICAS					
		<table border="1"> <tr> <td>III.3.1 N° VANOS 1</td> <td>III.3.3 LONGITUD TOTAL 34,00 m.</td> <td>III.3.4 ESPESOR PILAS</td> </tr> <tr> <td>III.3.2 LUZ LIBRE 34,00 m.</td> <td>III.3.5 ANCHURA TABLERO 4,50 m.</td> <td>III.3.6 ALTURA MAX. RASANTE 11,70 m.</td> </tr> </table>	III.3.1 N° VANOS 1	III.3.3 LONGITUD TOTAL 34,00 m.	III.3.4 ESPESOR PILAS	III.3.2 LUZ LIBRE 34,00 m.	III.3.5 ANCHURA TABLERO 4,50 m.
III.3.1 N° VANOS 1	III.3.3 LONGITUD TOTAL 34,00 m.	III.3.4 ESPESOR PILAS					
III.3.2 LUZ LIBRE 34,00 m.	III.3.5 ANCHURA TABLERO 4,50 m.	III.3.6 ALTURA MAX. RASANTE 11,70 m.					
III.4 SINGULARIDADES							



En esta Ficha del *Inventario Histórico de Puentes* se recoge el puente de hierro construido para esta carretera, del que se dice que soporta en ese momento un tráfico moderado. Llama la atención como pudo estar en

funcionamiento este antiguo puente durante más de 100 años, con una anchura de solamente 4,50 metros de tablero, manifiestamente insuficiente para el tráfico rodado de los años 80 del siglo XX.

### **3.2 La carretera A-312, Linares-Beas de Segura: el entorno del Piélago**

La A-312<sup>24</sup> es una carretera autonómica que actualmente atraviesa la comarca del Condado de oeste a este, con un recorrido de 80 km. entre Linares y Beas de Segura. Tiene su origen más cercano en la antigua Carretera de 3º orden de Arquillos a Baños de la Encina, que se construyó en varias etapas entre mediados del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX. En Arquillos esta vía conectaría con otra carretera recién construida en ese momento, y que hemos tratado en el apartado anterior, la que unía la Estación de Vilches con Úbeda.

Su estudio se incluyó ya en el trabajo publicado en la *Revista Alcazaba* en 2017 sobre los puentes del Guadalén, y allí se hizo especial hincapié en el tramo de esta carretera que cruzaba ese río. En el presente trabajo, profundizaremos en el estudio del tramo que cruzaba el río Guarrizas, sin olvidar que los dos tramos se encontraban uno a continuación de otro, compartiendo estrechamente espacio geográfico e historia caminera.

A mediados del siglo XIX, la situación viaria en la zona nordeste de la provincia de Jaén no era muy buena, Aunque ya estaba construida la carretera de Arquillos a Villacarrillo y Navas de San Juan a la de Albacete a Jaén, el tráfico recogido por estas carreteras, cuando se dirigía hacia Linares, que era el centro industrial y de consumo más importante de la provincia, al pasar por Arquillos debía desviarse por la carretera de la Estación de Vilches a Almería, en dirección Úbeda o en dirección La Carolina, efectuando trayectos de 54 o 52 kilómetros, respectivamente.

---

<sup>24</sup> Antigua carretera C-3210.

Claramente la construcción de esta carretera beneficiaría al tráfico de personas y mercancías en la comarca nordeste de Jaén. También era importante para actividad de las empresas mineras de la comarca, como *La Española*, que hasta ahora se habían ocupado por su cuenta de reparar los caminos de acceso, y construir incluso puentes en la zona en su propio interés, aunque de manera precaria. La conclusión de este tramo permitiría, además, la conexión directa de personas y empresas con la Estación de Vadollano, perteneciente a la línea de ferrocarril de Manzanares a Córdoba.

Los primeros proyectos para construir esta vía son obra de la Diputación Provincial de Jaén, que ya en 1884 establece un expediente para *“la inclusión en el plan de carreteras de una que partiendo de Arquillos y utilizando los antiguos puentes que existen en los ríos Guadalén y Guadarrizar, pasando por Linares, termine en Guarromán”*<sup>25</sup>. Parece, sin embargo, que la Diputación se desvincula pronto del proyecto, porque en los acuerdos tomados en sesiones ordinarias de 3 y 4 de abril de 1888 se propone instruir expediente *“para segregarse del plan de las carreteras provinciales la que figura en el mismo con el número 16, que partiendo de Arquillos y utilizando los antiguos puentes sobre los ríos Guadalén y Guadarrizar pase por Linares y termine en Guarroman, y su agregación al plan de las del Estado”*<sup>26</sup>.

El primer proyecto consultado relacionado con esta carretera está fechado en 1921, y divide la carretera en dos secciones:<sup>27</sup> *“la una entre Linares y Baños construida durante el periodo de la última guerra, de bastante tránsito rodado por el servicio minero y el agrícola de Baños de la Encina, y la otra entre Arquillos y Linares, de tráfico bastante menor entre Vadollano y Linares y bastante intenso, aunque no con igual grado que el de la primera sección entre Arquillos y Vadollano, en cuya zona existen bastantes minas cuyos productos salen por el ferrocarril de Manzanares a Córdoba precisamente por aquella estación”*.

---

<sup>25</sup> Archivo Diputación Provincial de Jaén. Leg. 3579/5.

<sup>26</sup> Archivo Diputación Provincial de Jaén. Leg. A-76, folios 25r-25v y 27r.

<sup>27</sup> Archivo Histórico Provincial de Jaén. Leg. 31660. En este momento ya se ha cambiado como punto de inicio/final de la carretera la localidad de Guarromán por la de Baños de la Encina.

Siguiendo motivos socioeconómicos se propone que solamente se construya la parte comprendida entre Arquillos y Vadollano, por ser la de más tráfico, y *“dejar lo comprendido entre Vadollano y Linares para más adelante, cuando las necesidades de la región lo demanden”*. Además, se explica que estaba ya construido un camino vecinal *“que sirve al escaso tráfico que hoy se realiza por carretera entre Vadollano y Linares de una manera suficiente”*.

En estas fechas, en la construcción de las vías de comunicación ya se atiende a *“las modernas ideas de que la carretera sirva para el tráfico en automóvil, que es sin duda alguna el que ha de ser casi exclusivamente usado por aquellas en un tiempo muy próximo”*.

En 1929, se redacta un nuevo proyecto por José Olivares Díaz, ingeniero de la Jefatura Provincial de Carreteras de Jaén<sup>28</sup>, encargado de esta carretera. En la *Memoria* del mismo ya se ha dividido la carretera en tres secciones: *“Una 1ª sección entre Arquillos y Estación de Vadollano, objeto de este estudio; una 2ª sección entre este punto y Linares, constituida por el camino vecinal en conservación de Linares a la Estación de Vadollano; y una 3ª sección entre aquel punto y Baños de la Encina también construida y en conservación como carretera”*. Es la sección proyectada entre Arquillos y la Estación de Vadollano la que será objeto de este estudio, como lo fue para el anterior trabajo sobre los puentes de los ríos del Guadalén.

El tramo o sección entre Arquillos y Vadollano se dividía en dos trozos. El trozo 1º comprende el recorrido entre Arquillos y el paso del Guadalén, con una longitud de 8.652 metros, y ya fue objeto de estudio específico en el anterior trabajo de los puentes del río Guadalén. El trozo 2º, de menor longitud (6.784 metros) comenzaría pasado el cruce del Guadalén y termina en la Estación de ferrocarril de Vadollano, tras superar el río Guarrizas, y es el objeto del trabajo presente.

---

<sup>28</sup> Archivo Histórico Provincial de Jaén. Leg. 31662. *Proyecto Carretera de Tercer Orden de Arquillos Baños de la Encina. Sección comprendida entre Arquillos y la Estación de Vadollano. Trozo 1º. Documento nº 1. Memoria.*

### 3.2.1. Un proyecto de carretera que aprovecha caminos históricos

En estos proyectos no siempre hay una explicación detallada de los caminos antiguos con los que se encuentra el ingeniero en el momento de proyectar su nueva carretera. En la Memoria que acompaña al proyecto, en el tramo entre Arquillos y Vadollano, se indica que el trazado va a seguir *“un amplio camino antiguo conocido con el nombre de camino de Linares”*. Se destaca la idoneidad de seguir este camino antiguo: *“el camino referido es el mejor y el único, lleva también la ventaja de la falta de expropiación”*. Otros factores a favor de este trazado: *“el terreno es suficientemente llano y las pequeñas ondulaciones se siguen fácilmente y con escaso movimiento de tierras”*. Tampoco sería un problema la necesidad de construcción de obras de fábrica: *“aunque algo numerosas son de pequeña importancia y gran parte de ellas dan paso a aguas de desagües de las fincas colindantes”*.

Este camino antiguo está representado en la cartografía del Instituto Geográfico Nacional, anterior a la construcción de la carretera. En la minuta de Arquillos (1879) , recibe el nombre de Camino de Linares y Vereda de las Carretas, y como Camino de los Escuderos en la de Vilches (1878)<sup>29</sup>. Sería el mismo camino seguido por Santa Teresa, en el segundo día de su viaje desde Beas de Segura a Sevilla, que pasaría por la Venta de Arquillos el 19 de mayo de 1575<sup>30</sup>, y tendría que salvar el obstáculo de los ríos Guadalén y Guarrizas, en su camino hacia La Magdalena de Castro, entre Vadollano y Linares, sin mencionar ella ni sus acompañantes el cruce de ningún río hasta llegar al paso del Guadalquivir por la barca de Espeluy.

El paso de estos ríos por vado durante gran parte del año no debía suponer un problema, aunque se viajara en carreta. De hecho la cartografía indica la existencia de otro camino situado un poco más al norte, que discurría

---

<sup>29</sup> En la cartografía se denomina a este camino como “Vía romana” entre Arquillos y Navas de San Juan, aunque no en esta zona entre Arquillos y Linares.

<sup>30</sup> Manuel ROLL GRANDE. “El viaje de Santa Teresa por la provincia de Jaén: una propuesta de ruta de senderismo histórico”. En *III Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería (2015)*: Orden de la Caminería de la Cerradura.

en paralelo en dirección a Linares, y que cruzaba los dos ríos por vado, que precisamente se denomina como “Camino de las Carretas”.

En la *Cosmografía* de Hernando de Colón, realizada a partir de 1517, tampoco se menciona la existencia de un puente sobre el Guadalén, y sí la de un vado:

*“Partí de Rus para Vilches que hay tres leguas grandes de cerros y sierras, y a una legua primera pasamos a un río dicho Guadalimar por puente que corre a la mano izquierda. Y a dos leguas de Rus tornamos a pasar otro río dicho Guadalén por vado que corre a la mano izquierda. Y para subir a Vilches subimos una gran cuesta que estará un cuarto de legua muy grande y muy agra”<sup>31</sup>.*

Igual ocurre con el viaje que hizo Cosme de Medicis por estas tierras, que debió cruzar el Guadalén y el Guarrizas en su camino hacia Sevilla<sup>32</sup>, y que no menciona al Puente Mocho sobre el Guadalén ni el puente del Piélago sobre el Guarrizas, aunque pasaría por delante. La carretera moderna coincide en este tramo con el camino de Valencia a Sevilla descrito en los *Repertorios* de Villuga y Meneses, que explican que la distancia entre la Venta de los Arquillos y Linares era de tres leguas.

### **3.2.2 El entorno del Piélago: El “trozo” 2º de la carretera entre el río Guadalén y Vadollano**

En el año 1930 se plantea la construcción del trozo 2 de la *1ª sección de carretera entre Arquillos y Estación de Vadollano*<sup>33</sup>. Estaba planificado que ese trozo 2 arrancararía del punto donde terminaba el trozo 1, el paso del río Guadalén, y llegaba hasta la estación de ffcc de Vadollano, donde enlazaría

---

<sup>31</sup> Fernando COLÓN. *Descripción y Cosmografía de España*. Tomo I. Sevilla: Padilla Libros, 1988, 254.

<sup>32</sup> Realizado entre 1668-1669

<sup>33</sup> Sign AHPJ 31664 y sign 31666.

con el camino vecinal hacia Linares. La *Memoria* del proyecto se conserva en el Archivo Histórico Provincial de Jaén

*“Partiendo este trozo de las inmediaciones del Puente Mocho, comienza a desarrollarse por terrenos entrelanos siguiendo casi rigurosamente el camino de Arquillos (o mejor de La Española) a la Estación de Vadollano, sin cruzar cursos de agua de importancia, por lo que en esta parte las obras de fábrica se reducen a caños de escasa importancia. En el perfil 105 la traza abandona el camino, que se desvía a la izquierda buscando el cruce del río Guarrizas punto el más importante de todo el trazado”<sup>34</sup>.*

En este punto existía en ese momento las ruinas de un puente, que se puede ver hoy en día reconstruido como pasarela peatonal. La historia de este puente es corta, como se continúa explicando en la *Memoria*:

*“Para la explotación de la Mina Española está sociedad construyó un camino y un puente en el río mencionado. Dicho puente, concebido con miras económicas tiene un desagüe insuficiente y en unas avenidas del año 1917 desaparecieron los terraplenes de acceso quedando el puente aislado. El Ingeniero que suscribe reconoció detenidamente esta obra por si fuera factible su aprovechamiento, sacando en consecuencia su inutilidad. Sería necesario aumentar el desagüe lineal, con la agregación de dos tramos y reparar todo el puente.*

*Si a lo anterior se une su mala ubicación con accesos difíciles que obligan a emplear largos terraplenes de avenida y fuertes pendientes, se comprende que ni técnica ni económicamente es solución.*

*Abandonado este paso, lo hemos proyectado unos 1000 m. aguas arriba en donde el río Guarrizas atraviesa una estrecha garganta de unos 25 m. de anchura y doscientos de longitud llamando “El Piélago.*

*Geológicamente “El Piélago” no es otra cosa que una presa natural formada por un potente dique de granito que embolsa las aguas*

---

<sup>34</sup> Sign AHP 31666.

*originando un salto de unos 15 m. Aguas abajo y sobre las márgenes rocosas casi verticales la ubicación del paso es óptima”.*

Las márgenes del río en esta zona no son muy estables, y los apoyos de estribos y pilas acusarían las avenidas del Guarrizas, como hicieron con el puente de La Española. Al final se opta por construir un puente donde se construyó uno posiblemente hace dos mil años. En el proyecto se explica lo siguiente del puente antiguo allí existente:

*“Aguas arriba del Piélagó existe desde tiempos muy remotos un puente arruinado llamado “puente romano”. Para darse una idea de su estado actual acompañamos una fotografía<sup>35</sup>. Se observará que no otra causa si no la insuficiencia de su desagüe, mermada por el enorme macizo central, ha sido la ocasional (sic) de su ruina. A pesar de que a primera vista nos pareció poco oportuno tratar de aprovecharlo, no obstante estudiamos dos soluciones. Una: su reconstrucción aumentándolo en tres arcos mas; otra, su demolición total y construcción de un nuevo puente de tres tramos rectos de hormigón armado de 15 metros de luz (observase que su demolición es necesaria por el embalse que forma el puente, el peligro de nuevas ruinas y la conveniencia de utilizar el material”.*



Sign AHPJ 31666. El “puente romano” del Piélagó en una fotografía realizada en 1930

<sup>35</sup> Aunque hay dos copias mecanografiadas de la Memoria, solamente una conserva las fotografías positivadas pegadas. Se trata de una fotografía del llamado “puente romano”, y otra del lugar donde se proyecta el nuevo puente, con un dibujo de su perfil desde el sur. Se puede datar estas fotografías con motivo de la realización de la Memoria, en 1930.

A continuación, en la *Memoria* se añaden otros argumentos para considerar inviable el paso la carretera por el Guarrizas en este punto:

*“Ademas, la ladera izquierda del río, la que hay que seguir caso de utilizar estas soluciones desechadas está socavada por el río, quizás por una falla de granito”.*

De acuerdo con el proyecto del ingeniero, el destino del llamado puente romano del Piélago era inevitable, y pasaba por su desaparición. Sin embargo, a la vista de las fotografías antiguas que se conservan, ha llegado hasta nuestros días en un estado muy parecido al que pudo tener hace noventa años. ¿Qué es lo que salvó al puente de su destrucción? Finalmente, como veremos, se opta por construir un nuevo puente aguas abajo del Guarrizas y no demoler el antiguo puente, al igual que pasó con el Puente Mocho sobre el Guadalén.

Es interesante comprobar cómo en estos proyectos de carretera no hay referencia alguna a un posible valor histórico o patrimonial de estos antiguos puentes, y solo se valoran los criterios funcionales y de coste económico de su inclusión en los proyectos. Simplemente estos puentes han llegado hasta la actualidad no porque se considerara que tuvieran un interés para su conservación, si no porque realmente no molestaban en la construcción de la nueva carretera. Tampoco hay que olvidar que actualmente muchos puentes antiguos se consideran obstáculos que pueden suponer retenciones y bloqueos en el caso de riadas importantes, y por tanto son a menudo eliminados. La limpieza de los cauces haría que esos antiguos puentes pudieran seguir cumpliendo con sus funciones a lo largo de muchos siglos más.

El recorrido de este trozo de la carretera seguía hacia el oeste:

*“atravesado el Guarrizas la traza sigue por el camino del Piélago bordeando el lecho mayor del río, abandonándolo después para preparar el cruce inferior del ferrocarril de Manzanares a Córdoba, que tiene lugar en su kilómetro 305,600, aprovechando un gran terraplén. Muy poco después del cruce el proyecto empalma con el vecinal antes referido”.*

El proyecto explica cuales son las obras de fábrica que son necesarias construir, entre ellas varias alcantarillas sobre pequeños cursos de agua,

además de dos puentes de hormigón: “de la colección oficial, del tipo Sejourenne, con la gran ventaja de la supresión de la cimbra, que en este caso especial tiene gran importancia por las elevadas alturas de las puentes. El que sirve de de paso al arroyo Relatón es de 16 metros de luz y el del sobre el río Guarrizas, de 28 metros. En ambos la cimentación es fácil sobre suelo rocoso y sin agotamientos”.



Sign AHPJ 31666. Fotografía donde se ha dibujado el puente proyectado sobre el río Guarrizas

<b>NOMBRE</b>		PTE. S./R. GUARRIZAS. "PUENTE PIELAGO"		PROVINCIA Nº	J-905/04	
<b>I. SITUACION</b>	1.1 HOJA 1/50.000 Nº	CROQUIS DE ACCESO		EPOCA	S. XX	
	905			FOTO	TIPO	BOVEDA
	1.2 COORDENADAS			MATERIAL	HORMIGON	
	(4523;42220)			CLASE	CARRETERO	
1.3 MUNICIPIO	VILCHES		1.4 REFERENCIA GEOGRAFICA			
		En el Km. 9,119 de la carretera C-3210.				
<b>II. HISTORIA</b>	11.1 EPOCA. FECHA		11.2 PROYECTISTA			
		SIGLO XX (1935)				
<b>III. TIPOLOGIA</b>	111.1 ESTRUCTURA 111.2 MATERIALES		111.3 CARACTERISTICAS FISICAS			
	Tramo de 2 bóvedas gemelas rebajados 1/4 de directriz para bóveda con diafragmas en hormigón armado según modelo oficial de Ribera. Estribos con aletas en vuelta de sillería de hormigón moldeado con aristones. Barandilla metálica sobre fábrica.		111.3.1 Nº VANOS	111.3.3 LONGITUD TOTAL	111.3.4 ESPESOR PILAS	
			1	28,00 m.		
	111.3.2 LUZ LIBRE	111.3.5 ANCHURA TABLERO	111.3.6 ALTURA MAX.RASANTE			
28,00 m.	6,00 m.	18,50 m.				
		111.4 SINGULARIDADES				
		Pertenece a la colección de Ribera para carreteras de 3º orden. La fecha de construcción aparece en la clave de una bóveda.				

La terminación de este trozo de carretera va a tener un problema especial. Ya pasado el río Guarrizas y muy cerca de la estación de Vadollano era necesario realizar un paso inferior para evitar el cruce a nivel de la vía del ferrocarril de Manzanares a Córdoba, de la Compañía MZA, y esta obra debía realizarla la propia compañía ferroviaria, lo que contribuyó a la demora de la apertura completa de la carretera, como acredita la documentación consultada.<sup>36</sup>

En la documentación conservada no se ha podido localizar las actas de recepción provisionales ni definitivas de las obras del trozo 2 de la carretera. Pero según se explica en un oficio fechado en septiembre de 1935 los dos puentes estarían terminados en esa fecha. En ese oficio el alcalde de Vilches pide permiso para utilizar el nuevo puente sobre el Guarrizas de esta carretera para el uso de los vecinos que se trasladaban por el camino vecinal de Vilches a la estación de Vadollano, aunque la carretera no estuviera terminada por el retraso de la construcción del paso inferior del ferrocarril. Una cartela de cerámica colocada en cada uno de los puentes indica esa misma fecha.



Los Puentes del Piélagos. Cartografía © Instituto Geográfico Nacional de España

<sup>36</sup> Sign AHPJ 31664

En este espacio tan llamativo de El Piélagó se construyó en 1901 un complejo fabril, cuyos restos forman ya parte indisoluble del paisaje e intrigan al visitante, aunque no cuenten con protección en cuanto a su conservación y puesta en valor. La noticia de su establecimiento la encontramos en el *Heraldo de la Industria*, en su número nº 80 de enero de 1904<sup>37</sup>.

*"Linares, como hemos indicado en otra ocasión, a la sombra de su rica industria minera, va creando otras muy importantes.*

*La fabricación de productos alimenticios titulada El Piélagó constituye una industria muy notable y una Sociedad anónima muy bien establecida.*

*Se constituyó en 11 de Diciembre de 1901, habiendo realizado 100.000 pesetas de su capital, que lo constituyen 2.000 acciones de a 100 pesetas cada una. Preside el Consejo el rico propietario D. Ismael Savoini, dueño del acreditado Hotel de Cervantes, y por acuerdo del Consejo se convino posteriormente en 28 de Febrero próximo pasado en hacer una serie de obligaciones con interés de 6 por 100 por 100.000 pesetas, las que han sido emitidas en la Junta celebrada en los comienzos de este mes, y que se colocarán apenas se ofrezcan al mercado.*

*La Sociedad ha instalado una hermosa central eléctrica, movida por fuerza hidráulica, de cuya fuerza se sirve y con la que alumbrá los diferentes edificios que posee. El molino harinero que ha montado esta Sociedad, su hermosa fábrica de pastas para sopa, su fábrica de chocolate y todas las industrias que abarca, llegan al mayor perfeccionamiento, por estar todas montadas con arreglo a los más modernos adelantos.*

---

<sup>37</sup> Información proporcionada por José María Cantarero Quesada.

*Esta Compañía industrial, que todavía ha de dar mayores aplicaciones a su actividad, en todo, pero muy especialmente en la preparación de pastas para sopa, ha extremado la bondad de sus procedimientos; la sémola, por ejemplo, la tuesta de trigo rojo, y resulta muy alimenticia é higiénica para los enfermos y para los consumidores. La exquisita pasta de legumbres, llamada con razón especial Piélagos, resulta de un paladar tan delicado y tan grato, que este solo producto acreditaría una industria.*

*Los chocolates son, en opinión de muchos gourmets, los mejores que se fabrican en España, por lo cual esta Compañía resulta una industria de excelentes productos y una Sociedad financiera de grandes resultados".*

### **3.2.3 El Puente de La Española**

Actualmente existe un puente reconstruido sobre el que existió en el mismo punto como iniciativa de la empresa minera La Española. Sobre la fecha de su destrucción ya hemos indicado que ya en 1930 estaba en ruinas, como consecuencia de una riada muy importante que tuvo lugar en 1917.

Tras la construcción de la nueva carretera por el nuevo puente del Piélagos, no es factible que hubiera necesidad de reconstruirlo. El puente se situaba en una zona ancha del cauce, fácil de vadear, pero cualquier riada fuerte podría dejar incomunicado un puente que no fuera lo suficientemente largo como abarcar las dos riberas del río. En 1917 eso fue lo que ocurrió, y posiblemente ha ocurrido en otras ocasiones.

En la actualidad hay un puente reconstruido, aprovechando los pilares de sillarejo del antiguo, y con una estrecha pasarela de metal que solo hace posible la circulación peatonal. Sin embargo, un cartel avisa desde la orilla del

término de Vilches que el acceso está restringido a personal autorizado, sin indicar cuáles son las condiciones para su paso<sup>38</sup>.

#### 4. APÉNDICE FOTOGRÁFICO<sup>39</sup>

##### 4.1 Los puentes de El Piélago y la fábrica de chocolate



---

<sup>38</sup> Aunque no he podido comprobar la responsabilidad en su reconstrucción, podría ser de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, y muy recientemente. En el año 2016-2017, la información de la estación medidora del caudal hídrico del río indica que está en un puente en ruinas.

<sup>39</sup> Las fotografías de este anexo están tomadas por el autor de este trabajo en dos momentos diferentes: en febrero de 2014 y en septiembre de 2020. El primer bloque corresponden al año 2014.





## 4.2. El Puente del arroyo del Valle y el tramo de la carretera desafectada





### 4.3 El Puente de La Española





**4.4. Embalse de La Fernandina. Viaducto y presa de Panzacola.**





Vista de la antigua carretera en dirección a La Carolina, inundada por el embalse de La Fernandina, muy cerca del lugar donde se sitúa el puente de hierro.