

# PUENTES DEL RÍO GUARRIZAS Y DESPEÑAPERROS EN ALDEAQUEMADA Y SANTA ELENA (JAÉN)

Manuel Roll Grande

Archivo Histórico Provincial de Jaén

## INTRODUCCIÓN

El pasado año 2020 presenté en el VIII Congreso Virtual de Vías de Comunicación el trabajo con el título de *“Puentes sobre el río Guarrizas en el entorno del Monumento Natural del Piélago y del embalse de la Fernandina, en la provincia de Jaén”*, directamente relacionado con el que ahora se hace público. En pasados Congresos también he presentado trabajos publicados que tenían como eje principal el estudio de puentes. En el *II Congreso*, dentro del estudio de las vías de comunicación en torno a Mengíbar, me ocupaba del desaparecido puente colgante que cruzaba el Guadalquivir por este punto. Y, por último, en el *V Congreso* la investigación se centraba en los puentes construidos con motivo de la apertura a partir de 1783 del nuevo camino real por el desfiladero de Despeñaperros, aunque aquí se excedía el ámbito provincial de Jaén, abarcando también puentes ubicados en Ciudad Real.

Todos estos trabajos tienen como eje vertebrador del discurso los puentes históricos y con valor patrimonial que se localizan en el marco geográfico de un río a su paso por la provincia de Jaén, aunque nunca tratados de manera aislada si no en relación con las vías de comunicación antiguas o más modernas en las que se encuentran insertos. Las fuentes documentales para su investigación son comunes a todos ellos, y tienen un papel primordial en la publicación.

Otras publicaciones directamente relacionadas con la que ahora se presenta, en cuanto a metodología y objetivos, se encuentran en la revista

Alcazaba, en los números 14-15 y 16-17, dedicados a los puentes sobre el río Guadiel y a los puentes del Guadalén, respectivamente<sup>1</sup>.

Como objetivo último de estos trabajos, estaría el interés y la necesidad de resaltar el valor patrimonial de los puentes históricos, de cualquier época, que todavía se conservan en la provincia de Jaén, que siempre están amenazados de desaparición, pero también de restauraciones inadecuadas.

El estudio y la puesta en valor que ayude en la conservación del patrimonio inmueble representado en los puentes y otras obras de fábrica camineras, solo es posible a través de la investigación en las variadas fuentes documentales existentes. La descripción de estas fuentes documentales utilizadas ya ha sido realizada en trabajos anteriores, por lo tanto, en el actual solamente destacaremos las fuentes nuevas consultadas.

## **1. EL MARCO GEOGRÁFICO: DESFILADEROS Y PASOS NATURALES**

El río Guarrizas es un río serrano y poco conocido. Su nombre en árabe podría ser el de río estrecho. Su cauce discurre por terrenos agrestes y alejados de poblaciones, lo que lo convierte en un río poco reconocible. 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 el trabajo anterior<sup>2</sup> publicado en el 2020, el ámbito geográfico es muy diferente del que ahora trataremos en el actual estudio. Dividiendo el recorrido de este río en dos, habríamos tratado anteriormente el tramo sur, entre su embalsamiento en la presa de La Fernandina, que ha hecho desaparecer los puentes y vados

<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" *Alcazaba Revista Histórico-Cultural* (Jaén) 16-17 (2016-2017) 83-108.

<sup>2</sup> ROLL GRANDE, Manuel. "Puentes sobre el río Guarrizas en el entorno del Monumento Natural del Piélagos y del embalse de la Fernandina, en la provincia de Jaén" En *VIII Congreso Virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación (2020)*. Orden de la Caminería de la Cerradura.

tradicionales por donde se cruzaba el río entre los términos de La Carolina y Vilches, hasta llegar a su desembocadura en el río Guadalén, tras su paso por el Monumento Natural de El Piélago.

Ahora se trata el tramo norte, desde su entrada en la provincia de Jaén por el término de Aldequemada, sirviendo de divisoria entre las provincias de Ciudad Real y Jaén. Precisamente al entrar en Jaén cambia su nombre de río Somero por el nombre de origen árabe de río Guarrizas o Guadarrizas<sup>3</sup>. Desde el Paraje Natural de la Cimbarra<sup>4</sup> hacia el sur, el río recorre paisajes de gran belleza, encajado en el terreno y adaptándose a las dificultades que le impone las duras cuarcitas armóricas que forman este sector de Sierra Morena Oriental.

Los términos municipales que recorre en este tramo norte son los de Aldequemada, que cruza de norte a sur, y más adelante el término de Vilches, marcando el límite entre este término y el de Santa Elena. Sin embargo, las limitaciones de paso a las que obligan las fincas privadas por donde atraviesa el río hacen difícil su conocimiento y disfrute en amplias extensiones de su recorrido.

La descripción sobre su recorrido que se hace en el *Diccionario de Madoz*<sup>5</sup> es la siguiente:

*“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*

<sup>3</sup> Como río Somero puede referirse al poco caudal de sus aguas.

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

<sup>5</sup> MADOZ, Pascual. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, 1845-1850.

*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 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”.*

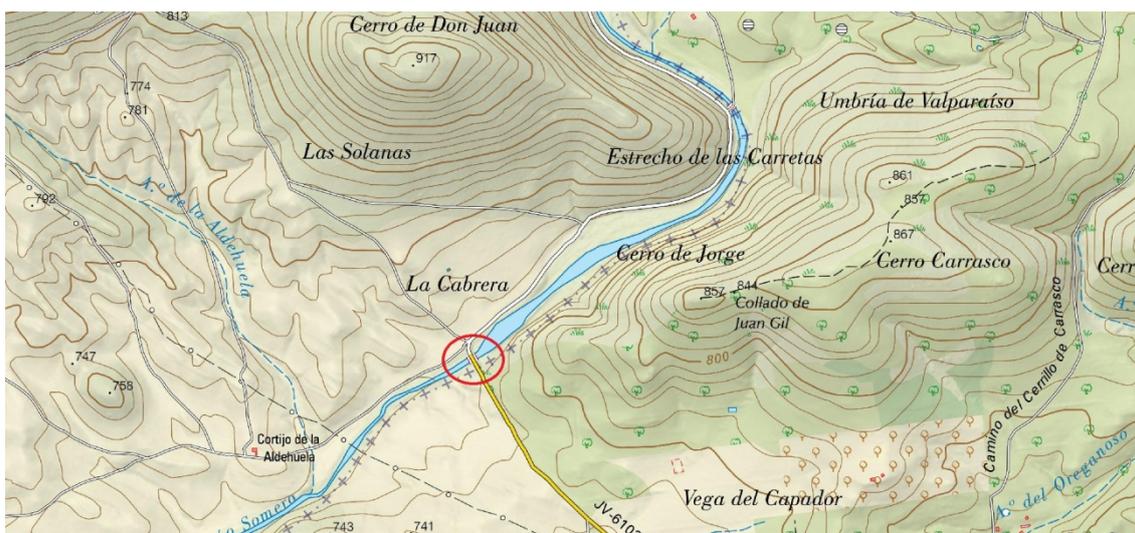
Precisamente, esta descripción invita a justificar por qué se ha incluido en este trabajo el puente sobre el río Despeñaperros o Magaña, que se puede considerar su principal afluente por la margen derecha. Durante el estiaje, el río Despeñaperros mantiene un caudal de agua mínimo, casi inexistente, presente solamente en pequeñas pozas. Sin embargo, durante la época de lluvias las precipitaciones se suceden de manera torrencial. Por otro lado, el río Despeñaperros recoge en su amplia cuenca las aguas del río Magaña y Almuradiel, ya en la provincia de Ciudad Real.

Otro río que forma parte de este entorno es el del arroyo del Rey, afluente del río Despeñaperros por su margen derecha, donde también existe un puente que tiene su origen en el siglo XVIII, y que forma parte del antiguo trazado de la carretera nacional de Madrid-Cádiz, y que será objeto de estudio en un futuro trabajo sobre los puentes que atraviesa esta carretera. Tampoco se estudian en este trabajo los puentes y viaductos de ferrocarril de la línea de Manzanares a Córdoba, muy numerosos en el estrecho de Despeñaperros y también en el cruce de la línea férrea por el Guarrizas.

## 2. LA CARRETERA DE ALDEAQUEMADA AL LÍMITE CON CIUDAD REAL

La construcción de un camino vecinal entre la localidad de Aldeaquemada y el límite de la provincia con la de Ciudad Real es un proyecto que surge en la tercera década del siglo XX a iniciativa del Ayuntamiento de Aldeaquemada. En estos años son numerosos los proyectos de obras públicas que se plantean como una solución paliativa al grave paro obrero existente en muchos municipios de la provincia, que suponían un problema social de consecuencias imprevisibles.

En este caso, seguramente también se planteaba mejorar las comunicaciones de Aldeaquemada con su entorno más cercano, como eran las localidades de Almuradiel y Castellar de Santiago. Además, un nuevo acceso a la provincia de Jaén desde el norte, distinto al de la carretera de Despeñaperros, podía ayudar al desarrollo de una zona mal comunicada. Hay que recordar que precisamente este punto formó parte del camino real promocionado por el intendente Olavide, entre 1769 y 1783, para sustituir el acceso tradicional por el Puerto del Rey. Finalmente, la construcción de la nueva carretera por Despeñaperros significó la pérdida de importancia de estos otros caminos históricos.



**El puente se localiza en el límite entre Andalucía y Castilla la Mancha.<sup>6</sup>**

<sup>6</sup> Cartografía © Instituto Geográfico Nacional de España.

Actualmente, la carretera que parte de Aldeaquemada en dirección norte termina en el límite entre las provincias de Jaén y Ciudad Real. Tras cruzar el Guarrizas por un nuevo puente sobre el río, el puente construido en los años 30 ha quedado en desuso. A partir de aquí no hay ningún camino asfaltado que comunique con las poblaciones de Almuradiel o Santa Cruz de Mudela. La construcción de una nueva carretera, la A-6200, que enlaza Aldeaquemada con la localidad de Castellar de Santiago ha desplazado definitivamente la posibilidad de abrir este antiguo camino al tráfico regular de vehículos.

## **2.1 UN PUENTE ECONOMICO EN UN CAMINO QUE LLEVA A NINGUNA PARTE**

Como ya hemos dicho, la construcción de este camino vecinal parte de la iniciativa del Ayuntamiento de Aldeaquemada, y se incluyó en el Plan Provincial de Obras del año 1929. Con fecha 27 de diciembre de 1930 el Ayuntamiento solicitó de la Diputación Provincial autorización para la realización de las obras, y también solicitó de la Jefatura de Obras Públicas autorización para que fueran subvencionadas.

El Ayuntamiento encargó el estudio y redacción del proyecto de *“camino vecinal de Aldeaquemada al límite con la provincia de Ciudad Real, con un puente sobre río Guarrizas”* al Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Florentino Briones. Este plan fue aprobado por la Diputación Provincial el 14 de mayo de 1931, con el informe favorable de la Jefatura de Obras Públicas.

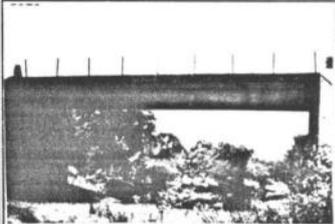
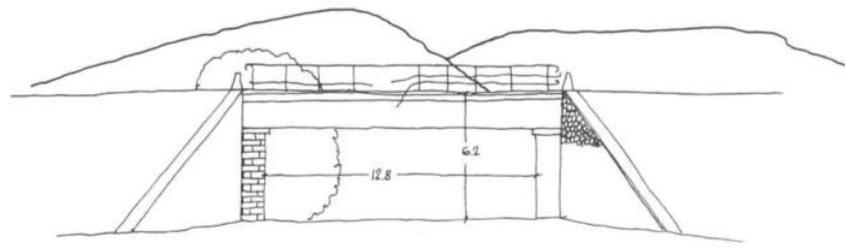
La recepción provisional de la obras de fábrica del camino tiene lugar el 12 de enero de 1935. En el acta correspondiente se especifica que la longitud del camino es de 3175 metros, y que la principal obra de fábrica corresponde al puente sobre el río Guarrizas *“de un tramo de hormigón armado de 13 metros de luz con aletas y muros de revestimiento del terraplén, siendo el ancho del tramo el de simple vía”*<sup>7</sup>. Sin embargo, se indica en la misma acta que el proyecto original de construcción contemplaba un ancho de doble vía, pero que el mismo proyecto tenía un cálculo incorrecto de la capacidad de soporte de las vigas que obligó a realizar modificaciones sobre la marcha.

<sup>7</sup>Sign. A.H.P.J. 32346.

Pasado el plazo de garantía, se firma el acta definitiva de recepción de las obras de fábrica el 19 de mayo de 1936, por parte de las entidades responsables: José Olivares, ingeniero de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia; Pedro Castillo Peralta, en representación de la Diputación Provincial; Silvestre Esteban Quesada, alcalde-presidente del Ayuntamiento de Aldeaquemada, como entidad peticionaria y constructora de las obras; y Manuel Tercero Sánchez, Ingeniero-Director de Vías y Obras Provinciales.

Más información técnica sobre el puente podemos obtenerla en el *Inventario Histórico de Puentes*<sup>8</sup>, donde ya se apunta el escaso uso que tenía en ese momento y su deficiente mantenimiento.

<sup>8</sup>*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. 1985.

<b>NOMBRE</b>		PTE. S./R. GUARRIZAS		PROVINCIA Nº	J-863/01---	
<b>I. SITUACION</b>	1.1 HOJA 1/50.000 Nº	863		EPOCA	S. XX	
	1.2 COORDENADAS	(4664;42544)		TIPO	VIGA	
	1.3 MUNICIPIO	ALDEAQUEMADA		MATERIAL	HORMIGON	
	1.4 REFERENCIA GEOGRAFICA	Carretera JV-6103, en el límite provincial con Ciudad Real.				
CROQUIS DEL PUENTE						
II. HISTORIA		II.1 EPOCA, FECHA		II.2 PROYECTISTA		
		SIGLO XX				
<b>III. TIPOLOGIA</b>	III.1 ESTRUCTURA		III.2 MATERIALES		III.3 CARACTERISTICAS FISICAS	
	Tramo recto de hormigón armado con sección T + T acartelada - según modelo oficial de Zafra. Barandilla metálica según modelo oficial. Estribos con aletas inclinadas en mampostería de mosaico y semitajamares de sillería en los muros de apoyo.		III.3.1 Nº VANOS	III.3.2 LUZ LIBRE	III.3.3 LONGITUD TOTAL	III.3.4 ESPESOR PILAS
			1	12,80 m.		
			12,80 m.	III.3.5 ANCHURA TABLERO	III.3.6 ALTURA MAX.RABANTE	
			3,80 m.	6,20 m.		
		III.4 SINGULARIDADES				
		Pertenece a la colección de Zafra para caminos vecinales.				
CROQUIS DEL PUENTE						
						
<b>IV. ESTADO ACTUAL</b>	FECHA DE VISITA					
	(VIII-87) En uso con tráfico escaso. Entorno de tierras de cultivo. Nulo estado de conservación con barandilla rota y hormigón descarnado.					
<b>V. DOCUMENTACION</b>	Mapa de España del Servicio Geográfico del Ejército. Hoja 863 (Aldeaquemada) Ver en la memoria el capítulo: "Puentes de la colección de Zafra". Diputación provincial de Jaén. Catálogo Inventario de Puentes de Fábrica.					

## 2.2 LOS CAMINOS QUE NUNCA SE MODERNIZARON

En la zona donde se construyó este puente, al norte de Aldeaquemada, existían ya varios caminos que nunca llegaron a convertirse en carreteras o incluso desaparecieron. La excepción está en la carretera que lleva a Castellar de Santiago desde Aldeaquemada, actual A-6200, que tiene su base en un camino vecinal ya representado en los mapas y minutas del Instituto

Geográfico Nacional de finales del XIX. Esta carretera sigue siendo una buena opción para llegar a Aldeaquemada desde la cercana provincia de Ciudad Real e incluso desde Madrid, pese al desvío que supone apartarse de la A-4 a la altura de Almuradiel y tomar una carretera de 19 km que lleva a Castellar de Santiago, y después otra carretera que conduce Aldeaquemada tras otros 18 km.



En esta minuta del IGN del término de Viso del Marqués se distingue la compleja red de caminos que se dirigían hacia Aldeaquemada desde el noreste, ahora en gran parte desaparecidos.

### 2.2.1 EL CAMINO DE OLAVIDE, ENTRE SANTA CRUZ DE MUDELA Y ALDEQUEMADA<sup>9</sup>

La carretera que se construye en 1930 entre Aldequemada y el límite provincial en realidad ya existía, y aparece representado en la cartografía anterior como camino. En realidad se trataría del último tramo del camino entre Almuradiel y Aldequemada, y sobre todo entre Santa Cruz de Mudela y Aldequemada, el llamado Camino de Olavide.

El Camino de Olavide tendría su momento de mayor auge como parte del Camino Real entre Madrid y Sevilla, entre los años 1769 y 1783, como alternativa al camino que cruzaba Sierra Morena por el Puerto del Rey, de cuyas malas condiciones para el tráfico rodado hablan todos los viajeros de la época. Sobre este camino tratamos en el Congreso de Caminería del año 1913<sup>10</sup>

A diferencia del camino del Puerto del Rey, el llamado camino de Olavide parece que permitía el tráfico carretero en todo su recorrido, según atestiguan algunos viajeros. En las *“Noticias de la vida y escritos del Rmo. P. Mro. Fr. Henrique Flórez”*, donde se narran los viajes de este teólogo e historiador, se dice que en 1768 el camino se hacía *“de Manzanares a Valdepeñas, de aquí a Santa Cruz de Mudela, y otro día al Viso y a la Venta de Miranda. Entre el Viso y la venta está el Puerto del Rey”*.

Sin embargo, en otro viaje que realizó en 1770 a Granada, sobre el camino de regreso dice lo siguiente:

<sup>9</sup>PÉREZ-SCHMID FERNÁNDEZ, Francisco José: “El camino de Olavide de Santa Elena a Aldequemada: patrimonio colonial en las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena”. En: *VIII Congreso Virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación (2020)*: Orden de la Caminería de la Cerradura.

<sup>10</sup>ROLL GRANDE, Manuel: “Ventas y caminos en el entorno del paso de Despeñaperros: vertiente norte de Sierra Morena”. En: *I Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería (2013)*: Orden de la Caminería de la Cerradura.

*“El día 17 (de mayo) salió de Santa Elena y dejando el camino que giraba por la venta de Miranda y Puerto del Rey que sale al Viso, tomó el nuevo que había hecho abrir el señor Intendente, guiándole por otro lado opuesto al camino antiguo, y no obstante que es más largo el nuevo que el viejo, se anda aquel mucho más breve que éste y con toda comodidad, con ahorro de porteos y alquiler de caballerías: que todo estaba al arbitrio y voluntad de los venteros, pudiendo hacer la jornada sin tener que apearse ni molestarse en nada. Este camino va a salir a la nueva Población que llaman Aldeaquemada. Por la tarde pasó por la Ermita de Nuestra Señora de las Virtudes, y fue a Santa Cruz de Mudela”.*

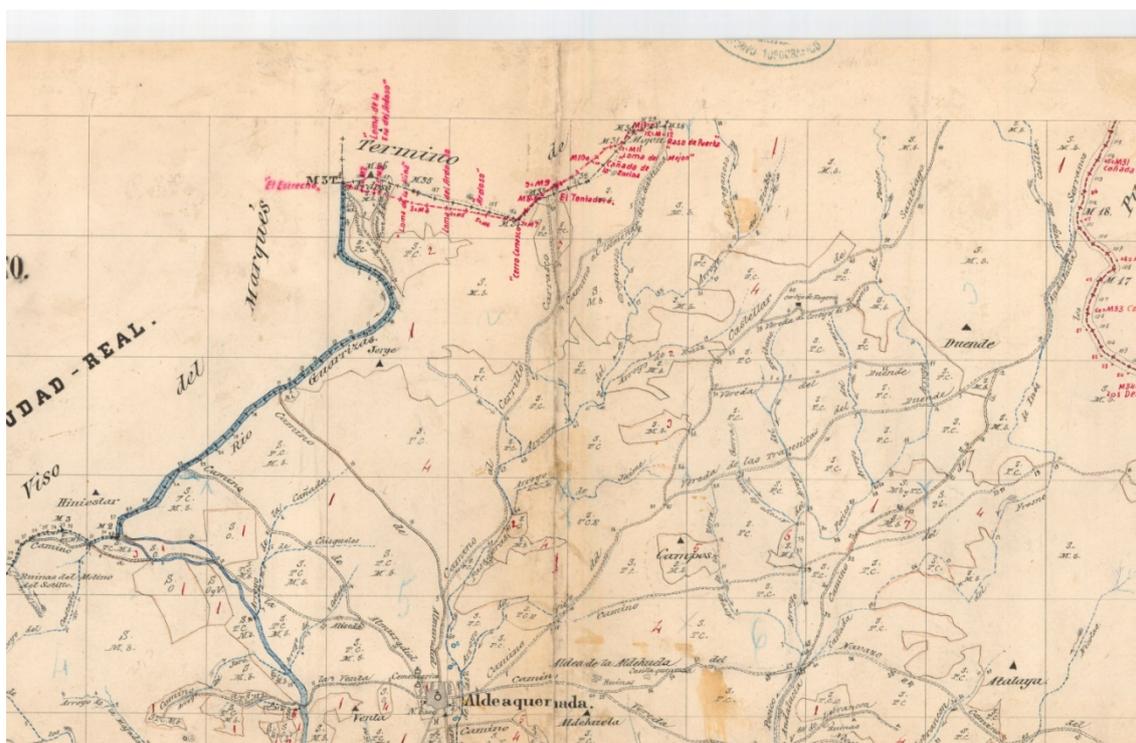
Otros documentos no son tan optimistas respecto a las posibilidades de este nuevo camino como alternativa definitiva al del Puerto del Rey. En 1772 el Administrador de Correos de Madrid, Joaquín de Itúrbide, presenta un informe sobre la situación de la red viaria que cruzaba la Sierra. Aquí se explica que este camino quedaba a menudo impracticable con la crecida de los ríos que atravesaba, y entonces era necesario retomar el paso de la Sierra por el antiguo camino del Puerto del Rey. En este informe no se hace mención alguna al camino del Muradal, y sí se propone la necesidad de construcción de un nuevo trazado, que podría realizarse a través del desfiladero de Despeñaperros.

Comparando el contenido de las distintas ediciones de la *Guía de caminos* de Matías Escribano, la que refleja la existencia del nuevo camino es la de 1775, y explica que desde la *Venta y Ermita de Las Virtudes* hay tres leguas por *“un buen camino nuevo”* hasta Aldeaquemada, y otros tres hasta Santa Elena. Además, se indica que a partir de *Las Virtudes* comienza la Sierra Morena y Nuevas Poblaciones, y que se pagan tres reales por cada par de ruedas. Según esta guía, los lugares de pernoctación serían *Las Virtudes* y Santa Elena, y el de almuerzo, Aldeaquemada.

Pese a las limitaciones que se impone al tránsito por esta zona por parte de los propietarios de fincas, actualmente es posible el trayecto directo entre Almuradiel y Aldeaquemada utilizando un camino que carece de infraestructuras

viarias, pero que es apto para vehículos todocamino. Este recorrido no coincide exactamente con ninguno de los caminos marcados en los mapas de finales del siglo XIX del IGN, aunque combina parte del camino de Almuradiel a Aldeaquemada y del camino de Santa Cruz de Mudela a Aldeaquemada.

Respecto a la situación actual del camino entre Santa Cruz de Mudela y Aldeaquemada, existe un tramo muy bien conservado entre la Ermita de las Virtudes hasta el cruce con la carretera de Almuradiel a Castellar de Santiago. A partir de este punto el camino entra en una finca privada que permite el paso a pie, aunque el camino original parece perdido en gran parte en dirección Aldeaquemada.



En esta minuta del IGN de Aldeaquemada se localizan los caminos ya en el término de esta localidad. Al oeste y marcada con una línea roja, cruza la Cañada de los Serranos que separa Aldeaquemada de Santisteban del Puerto en este punto.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Cartografía © Instituto Geográfico Nacional de España. Parte de la Minuta del término de Aldeaquemada, fechado en 1878.

### 3. LOS PUENTES DE LA CARRETERA DE ALDEAQUEMADA A LA DE MADRID-CÁDIZ

Los proyectos de carretera que se realizan entre finales del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX tienen en común su vinculación con el desarrollo de las líneas de ferrocarril de la provincia, principalmente con la de MZA de Madrid a Córdoba. Por ello, muchas carreteras se planifican teniendo como propósito conectarse con las estaciones más importantes de su recorrido.

Otra característica de las carreteras de este período son los cambios en su denominación. Por ejemplo, la carretera de la que trataremos a continuación también se conoce como carretera local 27, y actualmente como A-6200.

#### 3.1. RÍO MAGAÑA O RÍO DESPEÑAPERROS

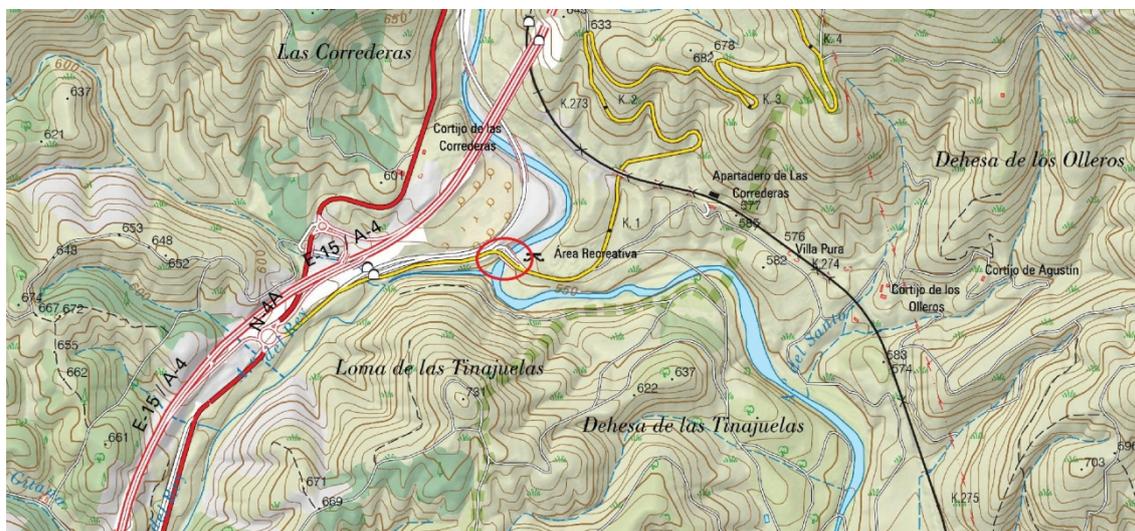
El proyecto de construcción de este puente sobre la carretera de Aldequemada explica que es sobre el río Magaña o Despeñaperros, manteniendo siempre esta doble acepción. Actualmente, solamente se identifica el río con el nombre de río Despeñaperros, dejando el nombre de Magaña a su recorrido en la vertiente norte, en tierras de Ciudad Real. Sin embargo, el *Diccionario de Madoz* tiene claro como tienen que ser las cosas:

*“Algunos llaman a este río (Magaña), río Despeñaperros, en el estrecho de este nombre, y otros Almuradiel o Almudiel, desde que recibe las aguas que bajan de la nueva población así llamada; pero una y otra denominación son arbitrarias y desconocidas en el país, no habiendo razón alguna para que pierda su primitivo nombre en todo su curso”.*

La cuenca del Magaña es amplia y abarca al norte los terrenos regados por el río Cabezamalo, al sur de Almuradiel. En la población de Venta de Cárdenas el río Magaña proveniente del oeste<sup>12</sup>, del entorno de la aldea de Magaña y de la Venta de La Iruela, toma dirección sur hacia el desfiladero de Despeñaperros. En esta misma localidad de Venta de Cárdenas, existe un

<sup>12</sup>El río Magaña, según las crónicas medievales que narran los hechos de la batalla de las Navas de Tolosa, recibía entonces el nombre de Guadalfajar.

puede en buen estado construido alrededor del año 1783, sobre el camino real de Andalucía proyectado por Carlos Lemaur. Ya en la vertiente sur, recoge las aguas por su margen derecha del arroyo del Rey.



**Mapa de situación del puente sobre el río Despeñaperros. Cartografía © Instituto Geográfico Nacional de España**

### **3.2. DE CAMINO PRERROMANO A MODERNA CARRETERA DEL SIGLO XX**

El camino que comunicaba el cauce del río Despeñaperros con el Collado de los Jardines parece no haber recibido la atención que su importancia como eje de la caminería merece. Hay una descripción bastante completa incluida de este camino en las memorias de las excavaciones que realizaron a partir de 1916 los arqueólogos Juan Cabré e Ignacio Calvo en el poblado y santuario ibérico del Collado de los Jardines<sup>13</sup>.

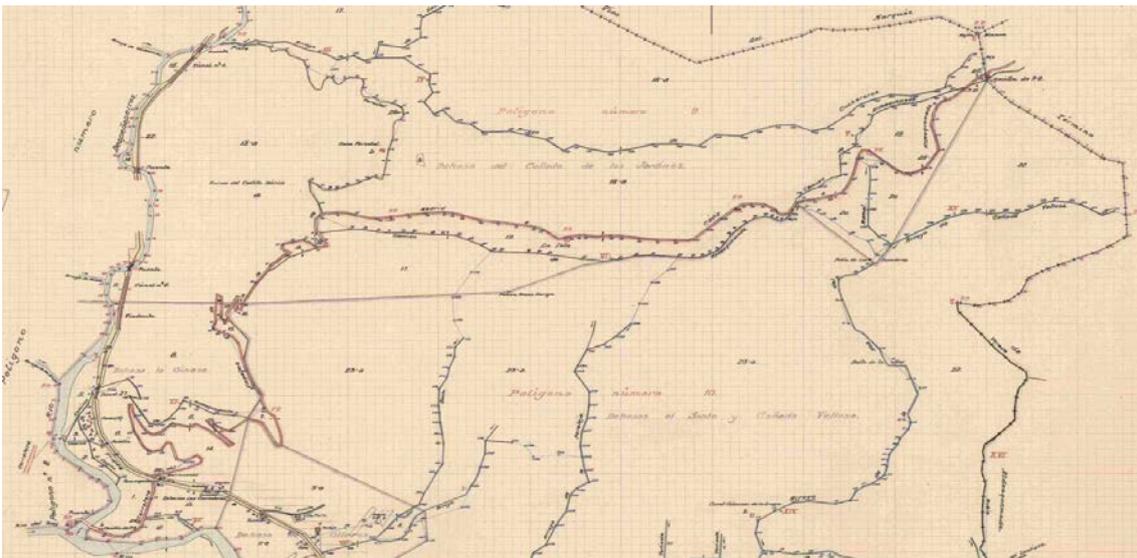
*“En pocos sitios de España se podrán ver en un solo golpe de vista tres caminos de carros casi paralelos, que atestigüen la civilización de un pueblo durante siglos, como puede ver un ojo experimentado en el Collado de los Jardines [...] se ve en la parte más alta el trazado de la vía militar romana; más bajo y casi paralelo al anterior está la carretera,*

<sup>13</sup> SÁNCHEZ-BATALLA, Carlos. *La Carolina en el entorno de sus colonias gemelas y antiguas poblaciones de Sierra Morena*. Caja Rural de Jaén. 2001. Volumen III, pp. 149-150.

*aún no concluida, que va a Aldeaquemada, y debajo de esta última y casi en la misma dirección, se percibe el trazado de la vía prerromana, probablemente utilizada también por los cartagineses [...] El ancho de la vía prerromana es de 9 pies justos [...]*

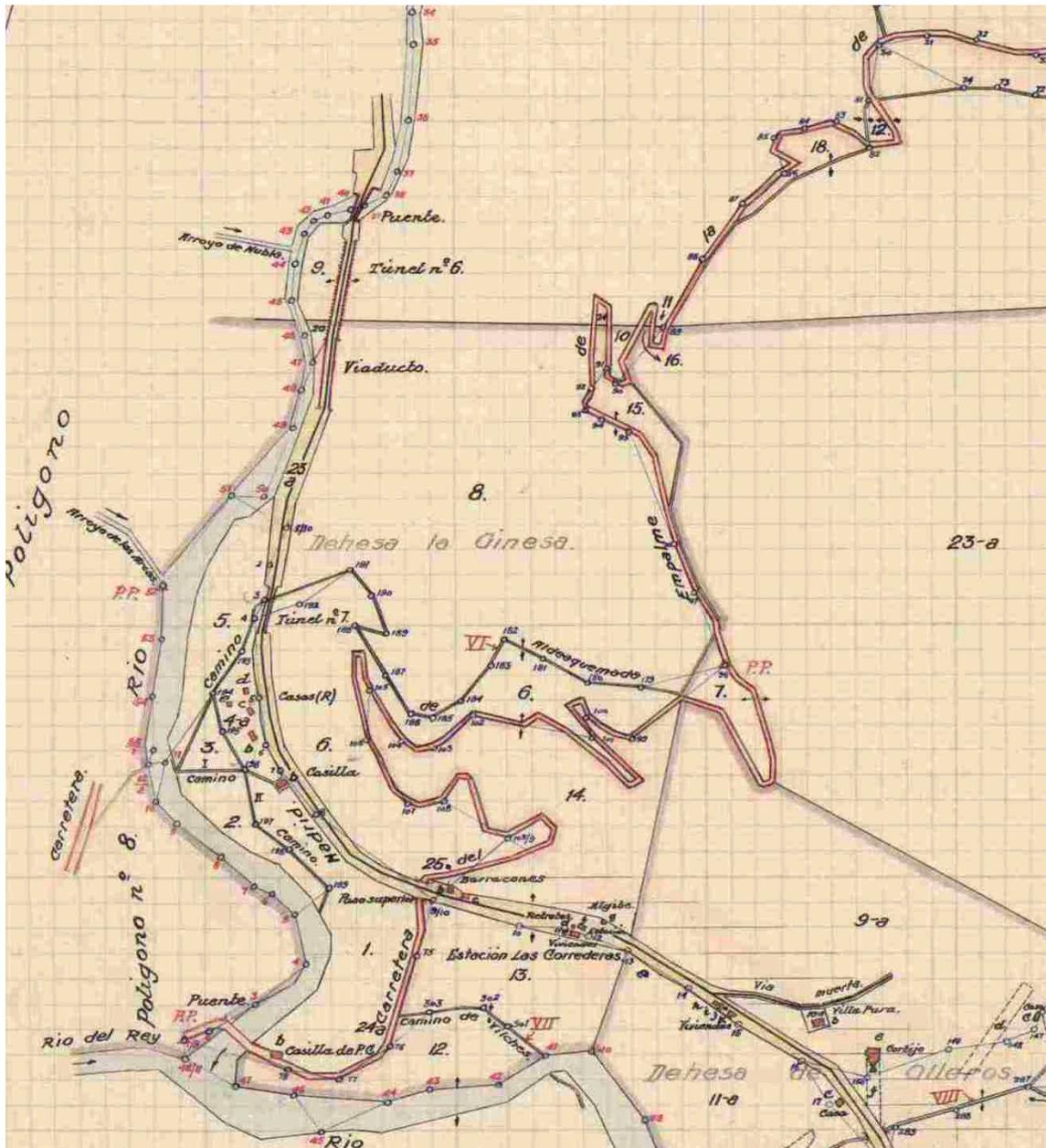
*En esta vía prerromana, no están salvadas las pendientes por medio de curvas rápidas, achaque muy frecuente en las actuales, sino que sigue impertérrita la línea menos agria, prefiriendo el repecho corto a la curva violenta; por eso se encuentran en ellas algunos pasos de verdadera pendiente [...]*”.

Podríamos interpretar que el camino romano que describe Cabré coincidiría con el llamado Camino de Olavide, utilizado para conectar Aldeaquemada y Santa Elena a través de la aldea de Las Correderas, y que no menciona el conocido arqueólogo.



La carretera y el antiguo camino ascienden desde el cauce del río Despeñaperros hasta el Collado de los Jardines, y desde aquí se dirige hacia Aldeaquemada tomando dirección este. Desde el Collado de los Jardines algunos tramos del camino, paralelo a la carretera y trazado en el plano como una línea negra, todavía pueden seguirse<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> Detalle parcial del catastrón del polígono 9 de Santa Elena. Fechado en 1942. Sign AHPJ 48108



Detalle aumentado de la carretera y del antiguo camino de Aldeaquemada. La carretera cruza el río por el nuevo puente sobre el río Despeñaperros, antes de su unión con el arroyo del Rey. El camino antiguo atravesaba el río más al norte, cerca de la Aldea de las Correderas.

La información sobre el trazado de la carretera de Aldeaquemada a la de Madrid-Cádiz, la encontramos en el fondo documental de la Jefatura Provincial

de Carreteras de Jaén. En la memoria del proyecto para su construcción, fechado en 1914, se explica lo siguiente<sup>15</sup>:

*“Si esta carretera no tuviese más objeto que poner en comunicación el poblado de Aldeaquemada con la carretera general de Madrid a Cádiz, sería pequeña su importancia, mas como el plan de carreteras comprende la de Daimiel a Villacarrillo, que ha de pasar por Aldeaquemada, resulta que se impone una inmensa zona de las provincias de Ciudad Real y Jaén en comunicación no solo con la carretera general, sino lo que es más importante, con el ferrocarril de MZA que sigue paralelo a la carretera en una gran extensión en la cuenca de Despeñaperros. Si se traza la línea más corta entre los extremos de este trazado, vemos que sigue la antigua vía romana conocida actualmente por el nombre de Camino de Santa Elena, y que después de ascender a la divisoria de los ríos Magaña y Guarrizas, siguiendo la divisoria de los arroyos de Gavilanes y de la Oruga afluentes del primero, desciende por la cuenca del arroyo del Comandante afluente del segundo, el más próximo de Aldeaquemada[...].”*

*“Hay otro trazado que a primera vista parece más fácil; el que resultaría siguiendo el valle del río Magaña aguas abajo para meterse en la cuenca del arroyo de las gargantas, salvar la divisoria de este arroyo y el del Chortal y seguir el camino del Lentisco.*

*Desde luego se comprende que este trazado es más largo que el anterior, dándonos el tanteo unos 27 km contra 20 del anterior. Además, no hay más que echar una ojeada sobre el plano para comprender lo accidentadísimo del terreno a seguir y las innumerables obras de fábrica que serían necesarias para el paso de tantos barrancos.*

*No hay duda pues, que la solución más conveniente bajo todos los aspectos, es seguir la vía romana, que con solo conocer su antigüedad*

<sup>15</sup> Sign A.H.P.J. 31471/01

*podíamos habernos ahorrado todo tanteo. ¡Tan admirablemente trazados están siempre estos caminos!”*

Este trazado tenía importantes ventajas, según se explica a continuación. Entre ellas, la mínima longitud del trayecto, así como las pocas obras de fábrica y el escaso volumen de tierras necesarias para su construcción. En consecuencia, los gastos de conservación serían también muy bajos, a juicio del ingeniero autor del proyecto. Sin embargo, también se explican las desventajas de esta opción de trazado de la carretera:

*“La desventaja única es tener que subir desde la cota 600 de la carretera <sup>16</sup> a la 920, a que se encuentra el collado de los Jardines, o sean 420 metros en una distancia horizontal de 2500 metros, lo cual obliga a un desarrollo de siete kilómetros, a pesar de lo cual resulta más corta la distancia total.*

*Nosotros hemos estudiado una longitud de 6.186,06 metros, pero hemos tanteado un kilómetro más allá, para convencernos de que se puede remontar el Collado de los Jardines”.*

### **3.3. LOS PROBLEMAS DE CIMENTACIÓN DEL PUENTE DEL RÍO MAGAÑA O DESPEÑAPERROS**

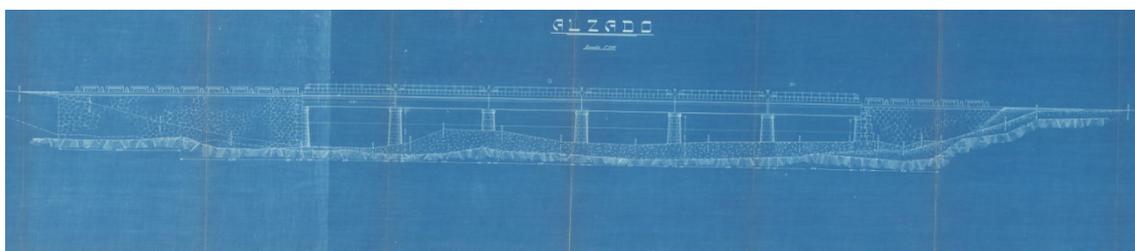
El proyecto del puente sobre el río Magaña o Despeñaperros tiene fecha de 20 de julio de 1919. Con posterioridad se realizan modificaciones al proyecto original que recogen las indicaciones de la Jefatura Provincial, y que firma el ingeniero autor del proyecto, Francisco Navarro<sup>17</sup>:

*“El puente consta de seis claros de diez metros de luz, salvados por tramos rectos de hormigón armado de tablero superior y los nervios principales de alma llena, allí donde el cálculo demostrará su necesidad y eficacia; el conjunto de la estructura de hormigón armado adopta la*

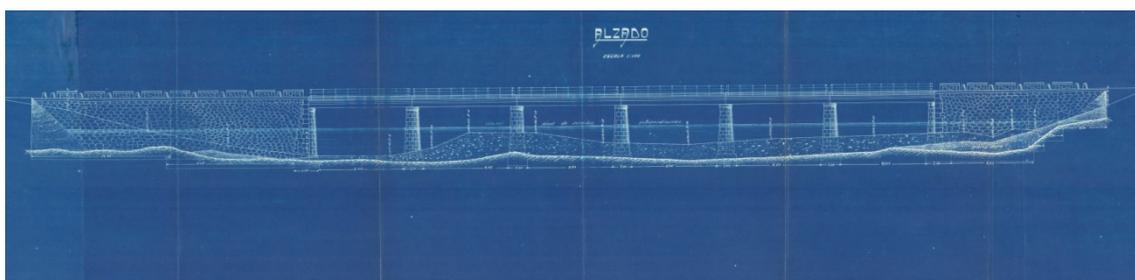
<sup>16</sup> Desde el km. 252 de la carretera de Madrid a Cádiz

<sup>17</sup> Fechado el 5 de marzo de 1922

*forma TT. Para estos seis tramos hay cinco pilas fabricadas de hormigón moldeado en imposta y tajamares, y de mampostería ordinaria en el resto de la obra. Estas pilas tienen un espesor en la coronación de 1,30 metros y sus paramentos tienen un talud con la vertical de 1/20. Las avenidas del puente están formadas por muros de acompañamiento de paramento interior vertical y exterior en talud; de estos los de la margen derecha, son de planta curva y los de la margen izquierda, de planta recta. Los estribos de la obra, quedan comprendidos entre los muros de acompañamiento y llevan adosados al exterior una semipila de 0,65 metros de espesor en la coronación que sirve de asiento al tramo”.*



**Plano del puente a construir sobre el río Magaña o Despeñaperros, fechado en 1919<sup>18</sup>**



**Nuevo plano, con las modificaciones realizadas al proyecto original, fechado en 1922<sup>19</sup>**

La subasta de las obras del puente tiene lugar el 28 de octubre de 1922, adjudicándose al mejor postor, Bernardino Díaz Jiménez, que se comprometió

<sup>18</sup> Sign A.H.P.J. 31471

<sup>19</sup> Sign A.H.P.J. 31471

a terminar las obras antes del 31 de marzo de 1924. El acta de replanteo de estas obras se firma el 2 de febrero de 1923 por el ingeniero Francisco Navarro y Navarro y el representante del contratista. Aunque no se menciona nada en este acta, en una nota explicativa de fecha 20 de septiembre sobre el presupuesto de los gastos de cimentación, el ingeniero Francisco Navarro explica en qué consisten los problemas que retrasarán la construcción durante 20 años:

*“Al empezar la contrata las obras del puente que nos ocupa y hacer los desmontes necesarios para la ubicación de los distintos elementos de la obra, a saber pilas y estribos, se observó con la natural extrañeza que en una y otra margen del río Magaña, la pizarra aparecía cortada de tal manera y profundidad que todo hacía suponer la existencia de una gran falla, o cuando menos de un cauce antiguo tan profundo, que la cimentación de las pilas y estribos del puente, no fuera cosa tan fácil como nos habíamos prometido”.*

Pronto comienzan los problemas, porque las obras se paralizaron entre los meses de abril y agosto de 1923, esperando los trabajos de agotamientos necesarios de verificar la cimentación. Se siguió trabajando desde el mes de octubre pero la construcción del puente se paralizó en diciembre porque *“las heladas no dejaban fraguar los morteros empleados”*<sup>20</sup>. Se llega a ordenar por parte de la Administración la demolición de la parte construida que no presentaba las condiciones adecuadas. El contratista solicitó una prórroga en la entrega de los trabajos, y procedió a la demolición parcial, pero finalmente solicitó la rescisión de la contrata sin pérdida de fianza, por considerar de fuerza mayor los problemas que ocasionaron el mal fraguado del cemento.

En enero de 1925, se remite para su análisis en el Laboratorio Central de Madrid *“una bombona de 25 litros de agua del río Magaña”*. El día 17 de septiembre se comunican los resultados a la Jefatura de Carreteras, indicando que *“de los ensayos hechos con el agua del Magaña se deduce que los efectos que estas aguas producen en los morteros hidráulicos son los mismos que los*

<sup>20</sup> Sign A.H.P.J. 31470/1

*efectuados por las aguas del río Lozoya de Madrid*". Sin embargo, continuarán estas dudas sobre la idoneidad de las aguas así como de las arenas del cauce para la elaboración del cemento de construcción.

Finalmente, el contratista consigue la rescisión del contrato, pero los trabajos quedan paralizados hasta realizar un nuevo proyecto. El 13 de marzo de 1936, se redacta el *"Proyecto de la Carretera de tercer orden de Aldeaquemada a la de Madrid a Cádiz. Obras que faltan ejecutar en el trozo 1º"*, por parte del ingeniero José Olivares Díaz, aprobado el 7 de julio de 1936.

El 25 de abril de 1940, tiene lugar la segregación de las obras del paso inferior del ferrocarril Manzanares a Córdoba, para subastar aparte dicha obra. La adjudicación definitiva de la obra principal, la del puente del Magaña, tiene lugar el 29 de enero de 1941 a favor del contratista José Cruz Fernández, comenzando los trabajos el 19 de mayo de 1941.

En 1942, el ingeniero Luis Chocano Martínez realiza el reformado del *"Proyecto de construcción de la carretera de tercer orden de Aldeaquemada a la de Madrid a Cádiz –Obras que faltan ejecutar en el trozo 1º, excepto el paso inferior del fc de Manzanares a Córdoba"*, donde se incluyen las obras de agotamiento necesarias para la correcta cimentación de las pilas y estribos del puente. Estas obras correrán a cargo de la Administración, como se estipulaba en el pliego de condiciones, y no del contratista<sup>21</sup>. Se dice que hay que efectuar seis cimentaciones, cinco de las cuales corresponden a pilas y una a terminación y refuerzo del estribo de la margen derecha.

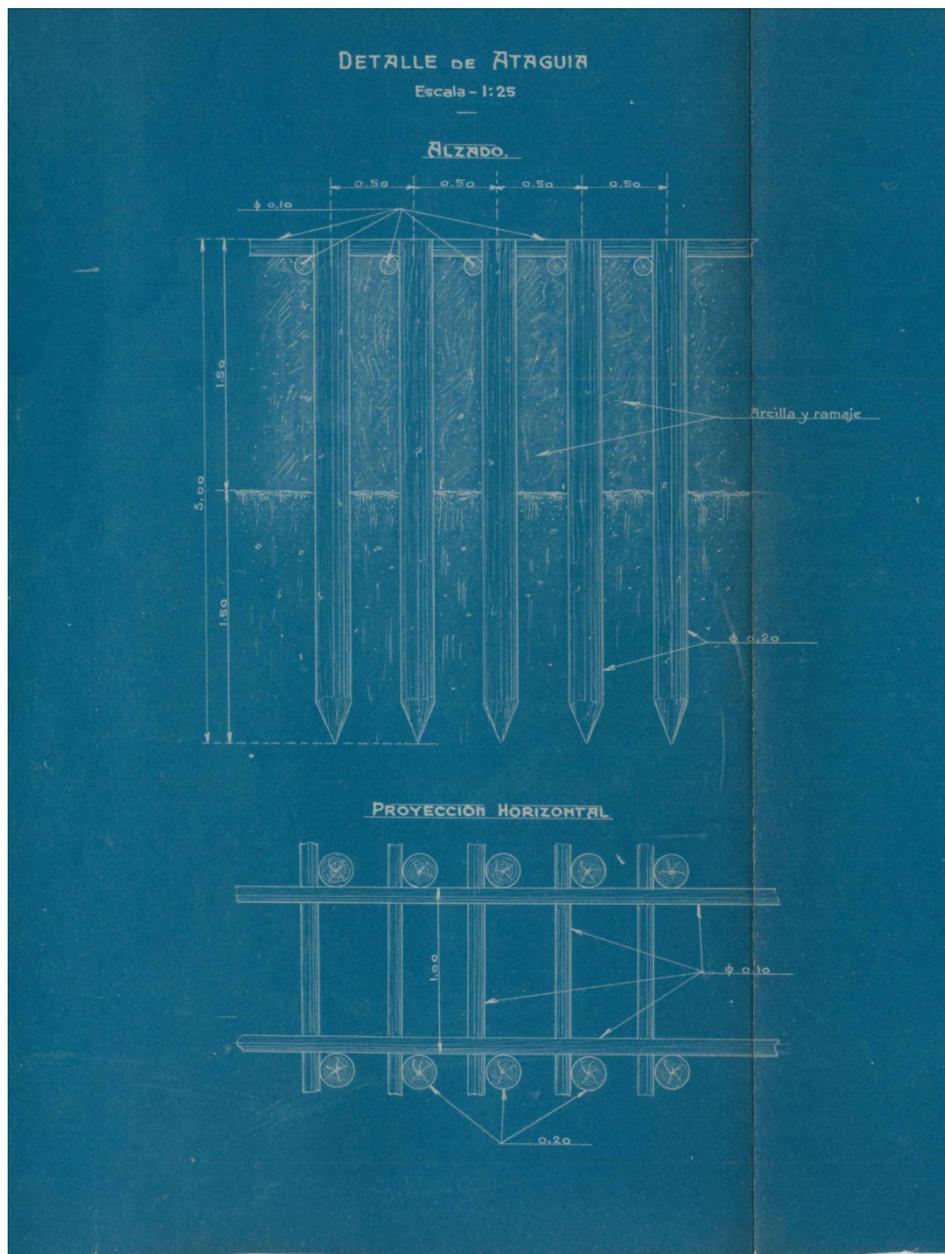
*"Para la realización de estos trabajos y teniendo en cuenta que en estiaje queda reducido el curso principal de las aguas a un brazo que discurre entre el mencionado estribo y la primer pila, hemos pensado en la construcción de dos ataguías conforme aparecen en los planos, una para el estribo en forma de U y otra para la pila contorneándola".*

*"La clase de estas ataguías se proyectan a base de un entramado de pilotaje de madera de 3m. de largo hincados en 1,50 metros y*

<sup>21</sup> Sign A.H.P.J. 31482/4

arriostrados convenientemente por la misma clase en madera de chopo relleno de un amasijo de arcilla y tamarindos pisado y debidamente colocado. Unos pozillos de recogida de agua de construcción simultánea al rebajamiento en la excavación para cimientos permitirá con un grupo moto-bomba de 10 a 12 HP efectuar el agotamiento necesario”.

Finalmente, los trabajos terminan el 20 de junio de 1943, realizándose el acta de prueba el 11 de julio de 1944. La recepción provisional de las obras se firma el 11 de julio de 1944 y la definitiva el 2 de julio de 1945.



**Plano de las ataguías**

La construcción del puente nunca debió ser muy fiable, porque se conserva en el fondo documental de la Jefatura Provincial el “*Proyecto de reparación de pilas en el puente de Despeñaperros*”, de marzo de 1958<sup>22</sup>.

*“El puente en cuestión está constituido por seis tramos rectos de hormigón armado con luces iguales de 10 metros, y sus características son las correspondientes al modelo nº 9 de la Colección Oficial de Zafra, año 1921. Recientemente se han apreciado desperfectos en las pilas 3º y 4º en las zonas correspondientes a los apoyos de los tramos 3º y 4º, por el lado de Aldeaquemada, con la apariencia de un aplastamiento en una sección de unos 80 cm para cad, y una profundidad vertical de ½ metro [...]. La causa de este aplastamiento es sin duda debida a imperfección en la obra, posiblemente a causa (según testimonios recogidos, esta obra se efectuó entre 1941 y 1943) de haber utilizado lenguas metálicas que se anclaron y corrieron por las pilas mediante perforaciones que luego hubieron de ser macizadas, apreciándose aquí el diferente esmero y perfección por el operario encargado de unos y otros paramentos de pilas.*

*En definitiva, aunque en virtud del tiempo transcurrido desde su construcción, no es de suponer que el aplastamiento iniciado sea indicio de una rápida destrucción de la obra como cabría sospechar a primera vista, es indudablemente necesaria la reparación urgente en evitación de mayor coste y porque además, contra los peligros que el tránsito normal pudiera producir, se han limitado las cargas a 5 TM como máximo, con perjuicio evidente al tránsito actual”.*

Las obras terminaron rápidamente, porque el acta de recepción única y definitiva tiene fecha de 28 de mayo de 1958.<sup>23</sup>

Actualmente el puente ya no se encuentra en uso, por haberse construido uno nuevo casi en paralelo, en los años 90 del siglo XX. Su estado de

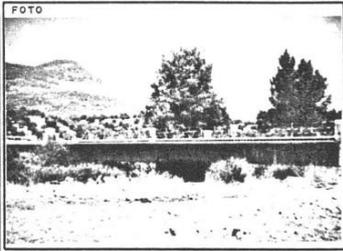
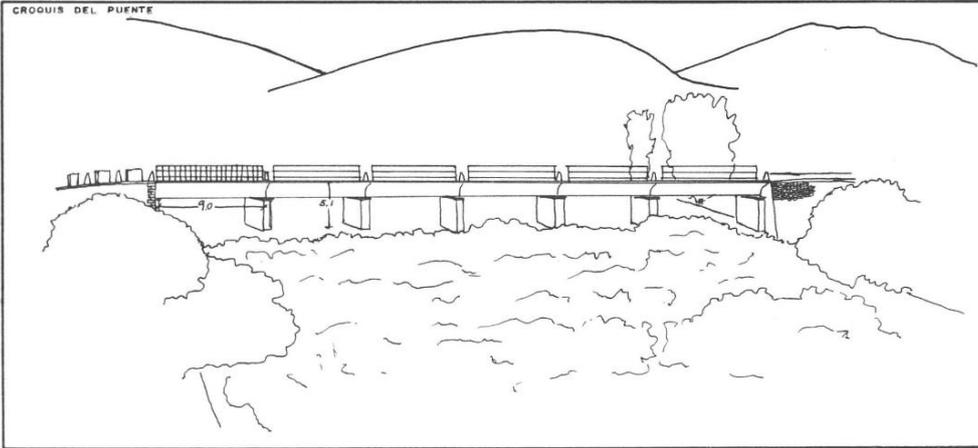
<sup>22</sup> Sign A.H.P.J. 31482/06. Aquí ya se llama solamente al puente como del río Despeñaperros

<sup>23</sup> Sign A.H..P.J. 35312

conservación no es malo y se puede acceder fácilmente a él y cruzar de manera peatonal, aunque no tiene ningún tipo de mantenimiento o limpieza.

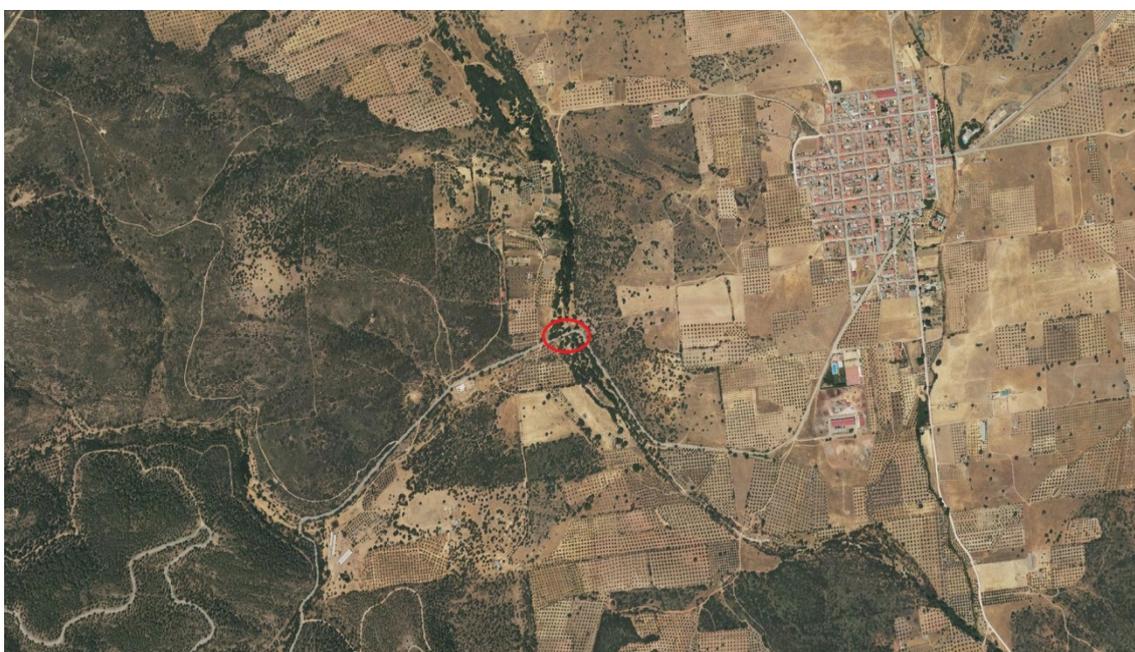
Este puente se incluye en el *Inventario Histórico de Puentes de Andalucía. Provincia de Jaén*<sup>24</sup>, con la referencia J-863/06. Los datos que se recogen en la ficha son correctos, a excepción de la cronología, donde se indica que es del siglo XX aunque se dice que la fecha de construcción es 1892, lo cual parece una equivocación sin justificación. En el momento en que se redactó la ficha, el nuevo puente no había sido construido.

<sup>24</sup> *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. 1985.

NOMBRE	PTE. S./R. DESPEÑAPERROS		PROVINCIA Nº J-863/06	
I. SITUACION	I.1 HOJA 1/50.000 Nº 863			EPOCA S. XX
	I.2 COORDENADAS (4556;42475)	I.3 MUNICIPIO SANTA ELENA	TIPO VIGA	
	I.4 REFERENCIA GEOGRAFICA En el Km. 0,800 de la carretera J-611.			MATERIAL HORMIGON
				CLASE CARRETERO
II. HISTORIA	II.1 EPOCA. FECHA SIGLO XX (1992)	II.2 PROYECTISTA Ing. Francisco Navarro Navarro		
III. TIPOLOGIA	III.1 ESTRUCTURA III.2 MATERIALES Seis tramos rectos de hormigón armado con sección T+T acartelada según modelo oficial de Zafra. Pilas rectas rematadas con tajamares semicilíndricos de hormigón. Estribos con aletas en vuelta de mampostería de mosaico con aristones. Barandilla metálica.		III.3 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS	
		III.3.1 Nº VANOS 6	III.3.3 LONGITUD TOTAL 62,00 m.	III.3.4 ESPESOR PILAS 5 x 1,50 m.
		III.3.2 LUZ LIBRE 6 x 9,00 m.	III.3.5 ANCHURA TABLERO 6,20 m.	III.3.6 ALTURA MAX.RADANTE 5,10 m.
		III.4 SINGULARIDADES Pertenece a la colección de Zafra para carreteras de 3º orden.		
<p>CROQUIS DEL PUENTE</p> 				
IV. ESTADO ACTUAL	FECHA DE VISITA (VIII-87) En uso con tráfico escaso. Entorno arbolado. Regular estado de conservación.			
V. DOCUMENTACION	Mapa de España del Servicio Geográfico del Ejército. Hoja 863 (Aldequemada) Ver en la Memoria el capítulo: "Puentes de la colección de Zafra". Archivo General de la Administración. Proyecto del puente sobre el río Despeñaperros. Caja 9002. Jefatura Provincial de Carreteras. Catálogo Inventario de Obras de Fábrica.			

### 3.4. EL “PUENTE LARGO” DEL GUARRIZAS

Aunque el *Inventario Histórico de Puentes* no recoge este puente, pese a su singularidad, en el Archivo Histórico Provincial de Jaén sí se conserva información sobre su construcción en el *Proyecto reformado del trozo 3º de la carretera de tercer orden de Aldequemada a la de Madrid a Cádiz*<sup>25</sup>. La denominación de “puente largo” no se recoge en ningún documento y solamente se utiliza para distinguir en este trabajo del otro puente sobre el Guarrizas al norte de Aldequemada<sup>26</sup>.



**Fotografía aérea del puente “largo” del Guarrizas, al oeste de la población de Aldequemada. Cartografía © Instituto Geográfico Nacional de España**

El proyecto de la carretera de Aldequemada a la de Madrid a Cádiz se subdividió en tres trozos. El puente del Magaña se situaría en el trozo 1, y el del Guarrizas en el trozo 3. Otras obras de fábrica de menor entidad se

<sup>25</sup> Sign. A.H.P.J. 31474

<sup>26</sup> El puente en la zona se denomina como “puente de la Venta”

construyeron en el trozo 2, sobre barrancos y arroyos tributarios del río Guarrizas.

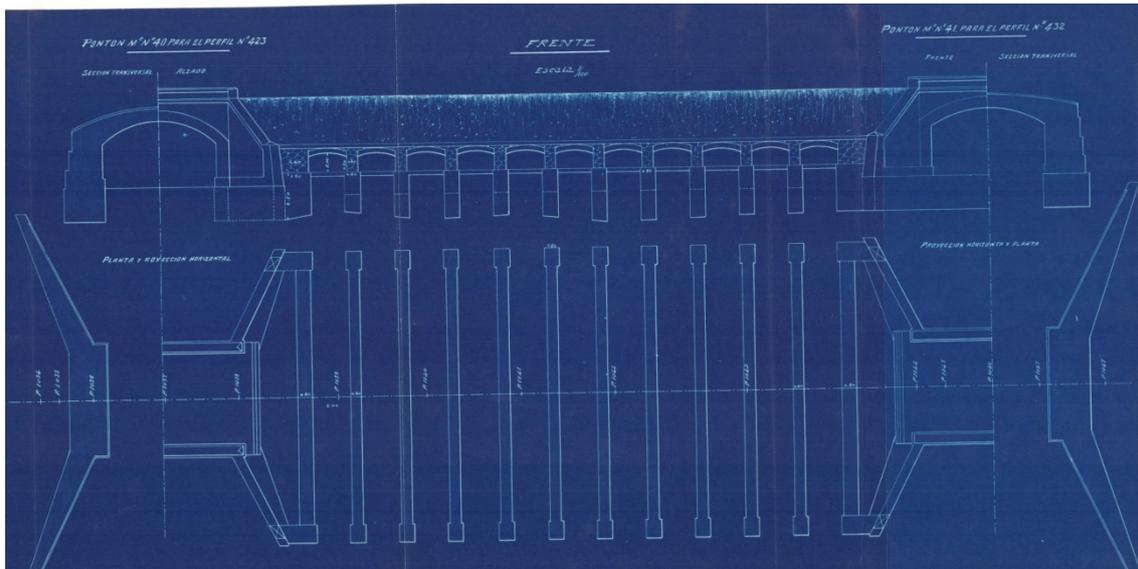
Aunque la subasta de las obras de este trozo 3ª se adjudicó en 1924, la liquidación final es del año 1933. El primer proyecto de construcción de un puente sobre el río Guarrizas en el trozo 3 de la carretera se sustituyó rápidamente por otro reformado a cargo del ingeniero José Olivares Díaz en septiembre de 1928. El proyecto original contemplaba cruzar el río mediante dos pontones unidos por un muro en seco, que ahora se va a modificar con la construcción de once alcantarillas de dos metros de luz que perforan el muro. También se cambiaron las fábricas de mampostería ordinaria y de ladrillo por la de mampostería hidráulica y de hormigón en masa respectivamente.

*“El río Guarrizas, en su cruce con el trazado tiene su cauce dividido en dos brazos, por los que discurren las aguas en estiaje y pequeñas crecidas. El proyecto primitivo lo salvaba con los referidos pontones, unidos además con un muro en seco que defendía el pie del terraplén entre ellos. Se creyó seguramente suficiente tal solución, pero durante la construcción de este trozo y después de las observaciones hechas en el terreno, corroboradas por los datos suministrados por los vecinos de aquellas inmediaciones se ha conocido con bastante exactitud la importancia de las crecidas de dicho río, que inundan la parte comprendida entre ambas obras con una altura de más de un metro<sup>27</sup>”.*

Los trabajos avanzaron con rapidez porque la recepción provisional de las obras del puente tienen lugar el 15 de junio de 1931, y la definitiva el 27 de julio de 1932<sup>28</sup>.

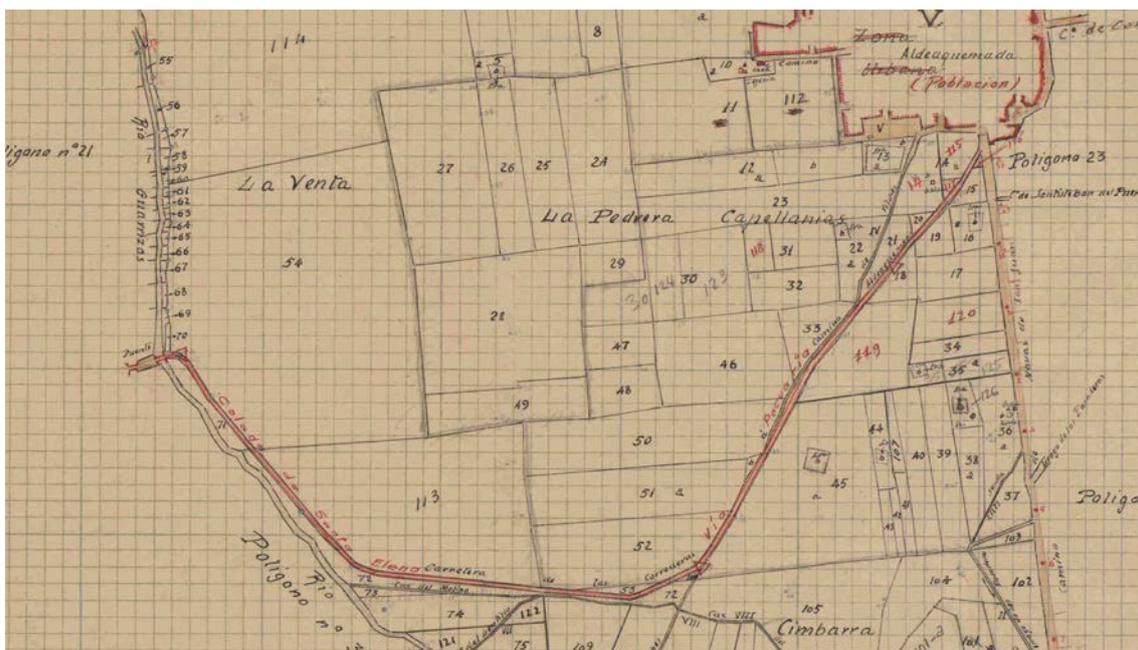
<sup>27</sup> La información de este puente se localiza en la signatura A.H.P.J. 31477

<sup>28</sup> Sign. A.H.P.J. 31481



### Plano del proyecto del puente “largo” del Guarrizas

En los catastrones del término de Aldequemada, realizados entre 1936 y 1940, se puede seguir el trazado de la nueva carretera y de los antiguos caminos todavía existentes en ese momento. También se representa la vía pecuaria Colada de Santa Elena, que de acuerdo con la copia del catastrón correspondiente al polígono 22 cruzaría el Guarrizas precisamente por el “puente largo”. Sin embargo, el catastrón del polígono 21 hace cruzar a la vía pecuaria por otro punto unos metros aguas abajo.



Catastrón parcial del polígono 22 de Aldequemada. Sign A.H.P.J. 48045

#### **4. APENDICE FOTOGRÁFICO<sup>29</sup>**

##### **1. PUENTE DEL GUARRIZAS EN ALDEAQUEMADA**



**Puente del Guarrizas, al norte de Aldeaquemada. Vista aguas abajo.**

<sup>29</sup> Las fotografías de este anexo han sido tomadas por el autor de este trabajo en septiembre del año 2021, y corresponden a un momento de extremo estiaje en el caudal



**Detalle del estribo izquierdo, sobre una base de piedra para evitar su desgaste. La viga es un solo tramo recto de hormigón de sección T+T, según el modelo oficial de puentes económicos de hormigón armado para caminos vecinales de Juan Manuel de Zafra**

## 2. “PUENTE LARGO” DEL GUARRIZAS EN ALDEAQUEMADA



**Puente del Guarrizas, en la carretera de Aldequemada a la N-IV, con los dos pontones sobre los brazos principales del río y el tramo recto perforado por once tajeas**



**Detalle del estribo y la bóveda del pontón derecho**



**Vista aguas abajo de la estructura formada por el pontón derecho y tres de las tajeas**



**Detalle de las tajeas desde el norte. El cauce del río es ancho y muy plano en esta zona, y las crecidas en época de lluvias aconsejaron la construcción de once tajeas para evitar el embolsamiento del agua**

### 3. PUENTE DE LA CARRETERA DE ALDEAQUEMADA A LA N-IV



Tramo original de la carretera y su unión en curva con el puente



Después de ser desafectado al tráfico el mantenimiento es escaso. El estado de conservación es bueno y se puede atravesar a pie. Solamente faltaría asegurar su limpieza y puesta en valor



**Vista desde la ribera derecha, con el nuevo puente construido en paralelo**



**Los problemas de cimentación durante su construcción no parecen haber dejado huella en su imagen actual**



**El tablero necesitaría reparaciones en el revestimiento y parte de la barandilla de metal se ha perdido**



**Detalle de una pila y del tablero. Se puede visualizar el deterioro del hormigón armado y la unión entre tramos.**



**Puente natural sobre el Guarrizas, en el Paraje Natural Salto de la Cimbarra<sup>30</sup>**

<sup>30</sup> La foto corresponde al mes de abril de 2010