

## RESUMEN

Jaén es el paso natural entre la Meseta y los puertos andaluces. Los más importantes puentes que facilitan dicho paso se levantan sobre el río Guadalquivir. La apertura y acondicionamiento del puerto de Despeñaperros en el siglo XVIII, exigió la construcción de nuevos puentes en las vías que conducen a Córdoba y Sevilla y, también, en torno a la capital de la provincia.

La Real Academia de San Fernando participaría frecuentemente en los proyectos de apertura de estos nuevos pasos o en el reparo de los antiguos, obras consideradas de interés público. Los fondos documentales de la Academia de San Fernando y del A.H.N. han sido utilizados en gran medida, a la hora de redactar el presente estudio.

## Résumé

Jaen s'est bien de passage entre la Meseta et les ports andalous. Les plus importants ponts qui facilitent ce passage s'élèvent sur le fleuve Guadalquivir. L'ouverture et aménagement du port de Despeñaperros au XVIII siècle, entraîne la construction des nouveaux ponts sur les routes qui conduisent à Córdoba et Sevilla et autour, aussi, de la capitale de la province.

La Royale Académie de San Fernando participait fréquemment dans les projets d'ouverture des nouveaux pa ou dans la réparation des anciens, travaux considérés d'importance publique. Les fonds documentaires de l'Académie et A.H.N. ont servi, en grand mesure, à la rédaction du présent étude.

**P**ARECE que ha sido una constante el uso de ciertos puntos singulares y el tránsito por muy determinadas zonas de nuestra provincia a través de los siglos: los desfiladeros de Sierra Morena y las márgenes del Guadalquivir en dirección a Córdoba, Sevilla y costa gaditana. Su grandísima importancia estratégica, de todos conocida, lo confirma. Existe un segundo grupo de caminos hacia el sur, en dirección al antiguo reino de Granada, cuyo punto de encuentro se halla en Jaén. El tercero, más secundario y local, está formado por los caminos que recorren los afluentes del Guadalquivir, atravesando difíciles puertos y siempre en malas condiciones. El más concurrido el que, desde Baeza y Úbeda, siguiendo el valle del Guadalquivir, alcanza las costas levantinas (1).

Lógicamente en los puntos de encuentro de los citados caminos con los ríos, serían levantados, reparados y ampliados los más importantes puentes que aquí estudiamos. La reordenación viaria del siglo XVIII, abandonando el puerto del Rey y abriendo Despeñaperros, resultó decisiva a la hora de reparar el Rumblar y acondicionar el puente de Andújar pues, el camino de Andalucía, cobraría tanta vitalidad que se convertiría en uno de los más transitados de la Península.

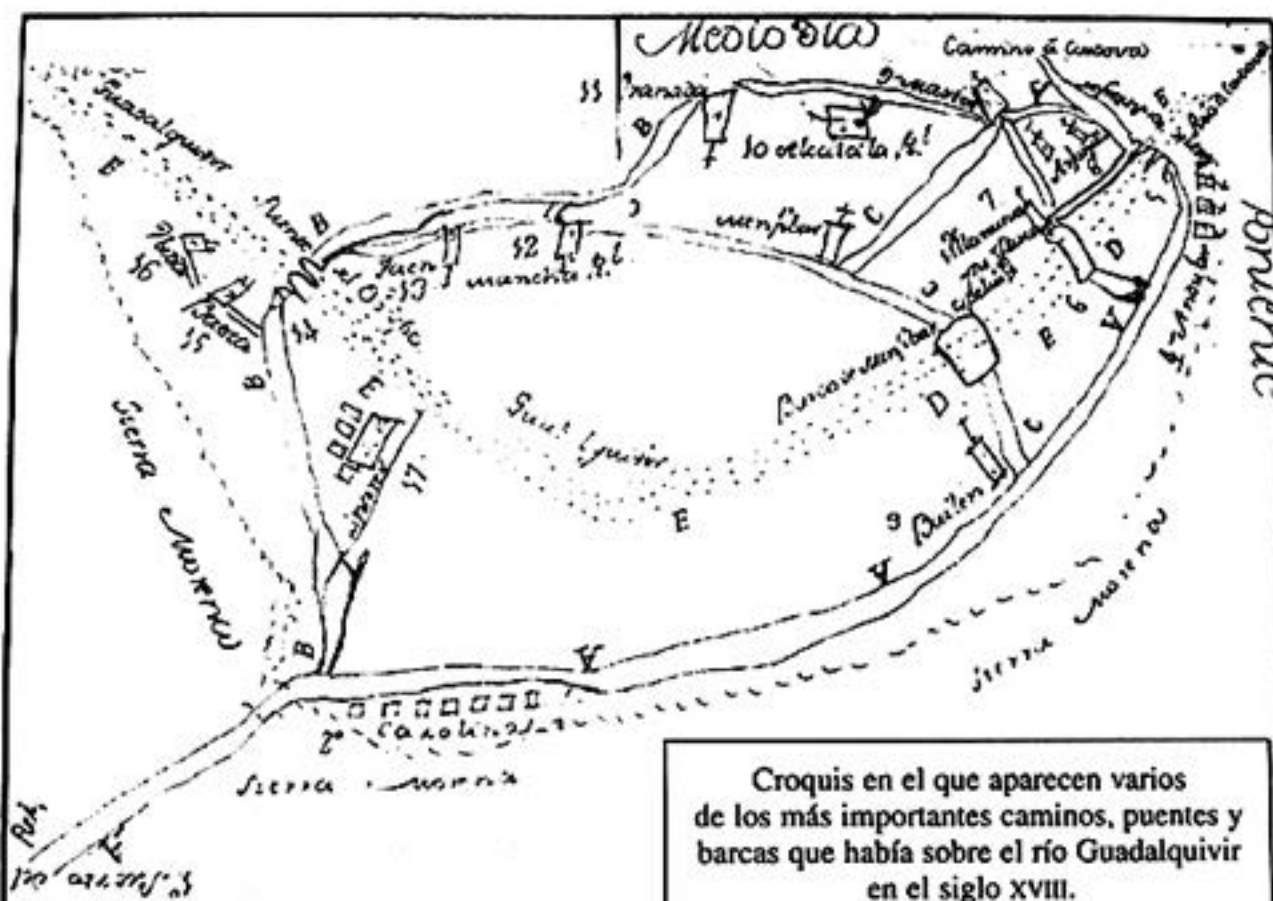
La arquitectura de los puentes está íntimamente relacionada con las condiciones orográficas. Nuestra provincia presenta cierta forma de paralelogramo, ligeramente alargada en sentido este-oeste, dividida en dos sectores casi iguales por el Guadalquivir. Constreñida entre Sierra Morena, sistema Subbético y cerrada a Levante por la sierra de Segura, sólo aparece despejada por el lado que mira a la provincia de Córdoba.

El conjunto de brazos montañosos del norte se descuelgan desde Sierra Morena casi perpendiculares al Guadalquivir. Su sector más oriental, sin embargo, se inclina hasta seguir paralelo al gran río y sus afluentes. El sector sur provincial presenta un conjunto aún más accidentado y, también, más desigual. Por todas sus hondonadas discurrieron los caminos que aquí nos interesan.

Es lógico que los mejores puentes aparezcan tendidos sobre el Guadalquivir. Su gran caudal representó una insalvable barrera para viajeros y comerciantes. La existencia de notables poblaciones exigió y posibilitó la construcción y mantenimiento de sus respectivos puentes. En puntos muy concretos de mucho tránsito y escasa población, sólo ricos personajes (los

---

(1) CORCHADO SORIANO, Manuel: «Pasos naturales y antiguos caminos entre Jaén y La Mancha», *B.I.E.G.*, Jaén (1963), núm. 38, pág. 9.



Croquis en el que aparecen varios de los más importantes caminos, puentes y barcas que había sobre el río Guadalquivir en el siglo XVIII.

### Correspondencias

- A Caminos carreteros a Bailes, Anoufar, Cazorla y Cádiz  
 B Caminos que sale al occidente a Bailes, puente al Obispo, Torre, Manchete, P. y Sierra de Linares  
 C Caminos que sale a Bailes por el B. de Anoufar a Torre, Manchete, P. y Sierra de Linares  
 D Puertos de Anoufar y a Sierra de Linares  
 E Río de Guadalquivir

### Explicación de los números 1-17

- 1º el Puente del Rey en Sierra Mágina  
 2º Puente de Carolina  
 3º Bailes  
 4º Anoufar  
 5º Puente de Anoufar  
 6º Caminos al B. de Anoufar y Sierra de Linares, y Puente que se llama en la Alameda que va a Anoufar

1. Hilla y Anoufar y Bailes esta ciudad  
 2. Anoufar, una legua a Anoufar  
 3. Hilla a Bailes  
 4. Bailes a Bailes  
 5. Ciudad de Bailes  
 6. Ciudad de Bailes  
 7. Hilla y Manchete P.  
 8. Ciudad de Bailes  
 9. Ciudad de Bailes  
 10. Puente al Obispo  
 11. Ciudad de Bailes  
 12. Ciudad de Bailes  
 13. Hilla de Linares

### Nota

Desde el Puente de Anoufar P. a el otro Puente llamado al Obispo P. se ha de ir una legua y ocho a nueve leguas.  
 El Puente que se llama en la Alameda que va a Anoufar como Bailes y Bailes



obispos de Jaén-Baeza) serían capaces y se interesarían por construirlos. Andújar fue una excepción, ante la perentoria necesidad de un paso. Levantó su puente en época muy temprana y le reparó con muchos esfuerzos económicos de su municipio. Otros ríos en que constan puentes de cierta importancia fueron el Guadalimar y el Guadalbullón, éste por su cercanía a la capital y necesidad de enlazar con tierras granadinas y malagueñas.

Sólo en puentes un tanto secundarios se permitió el encargo de proyectos y obras a canteros locales o provinciales, algunos de notable valía como Manuel de Godoy o Incera. Frecuentemente la Real Academia de San Fernando rechazaría varios de estos proyectos, calificando ásperamente a sus autores: «de poco conocimiento y el empeño de abultar la obra... su gran escasez de luces... poco conocimiento de las reglas del arte y absoluta falta de gusto y buenas proporciones». Con el tiempo se les privaría absolutamente de estos encargos para quedar en meros ejecutores de las obras.

Para los grandes puentes, y en el segundo tercio del siglo XVIII también en los pequeños, sólo se admitió la intervención de los arquitectos oficialmente aprobados por la Academia. En la provincia de Jaén actuarían Pedro N. Ventura, A. Quintillán y Domingo Tomás, director de la escuela de arquitectura de Granada. A veces lo sería en competencia con los ingenieros encargados de abrir los grandes caminos del siglo XVIII, como Carlos Lemaur, Joaquín de la Cruz o Larramendi.

La abundancia de piedra en nuestra provincia, el mejor material para este tipo de obras, hizo que se empleara masivamente. Sólo en ciertos puentes secundarios se redujo a las cepas sobre las que iba un piso de madera. El menor costo y su rápida reconstrucción explican el que así fuera durante siglos. Pero desde mediados del siglo XVIII los pueblos se opusieron en masa alegando «que no conviene hacerla (la puente) de madera por ser de mucho gasto y poca permanencia por tenerse que renovar constantemente con grandes troncos». Fue el caso de Canena y otros varios. En ocasiones las exageradas rebajas en los remates obligó a los contratistas a emplear malos materiales con la consiguiente falta de resistencia, pronta ruina, nuevos gastos y largos pleitos, como ocurriría en Andújar y Mengibar.

La financiación fue variada. Privada en el caso de la construcción por los prelados giennenses, municipal (Alcalá la Real) o mancomunada como en el reparo del puente del Obispo.

Prácticamente todos los puentes aquí estudiados, desde el siglo XVI hasta mediados del siglo XVIII, fueron adjudicados por remate al mejor

postor. Aunque en muchos casos simplemente se encargaron a ciertos canteros, no llegó a repartirse su costo y, por consiguiente, a ejecutarse las obras. Las excepciones Andújar y el Rumbiar... por ser absolutamente imprescindibles para el tránsito Madrid-Cádiz.

Pero en la segunda mitad del siglo XVIII la opinión fue inclinándose hacia la supresión de los remates para ser encargadas las obras por administración «porque de este modo se dilatan notablemente las obras públicas», resultaban de peor calidad y, en resumen, mucho más caras. El proceso administrativo fue el mismo que en otras provincias (2).

Hoy tenemos la suerte de conservar la mayoría de los puentes aquí citados. Hay alguna excepción, como el gran puente de Quebrada, en ruinas y sin llevarse a cabo ninguno de los varios reparos proyectados. Otros mixtificados, como el de Andújar o desagradablemente acondicionados, como el de Lopera. Muchos de estos puentes lucen, hoy, orgullosamente en los escudos municipales de diversas poblaciones.

## JAÉN

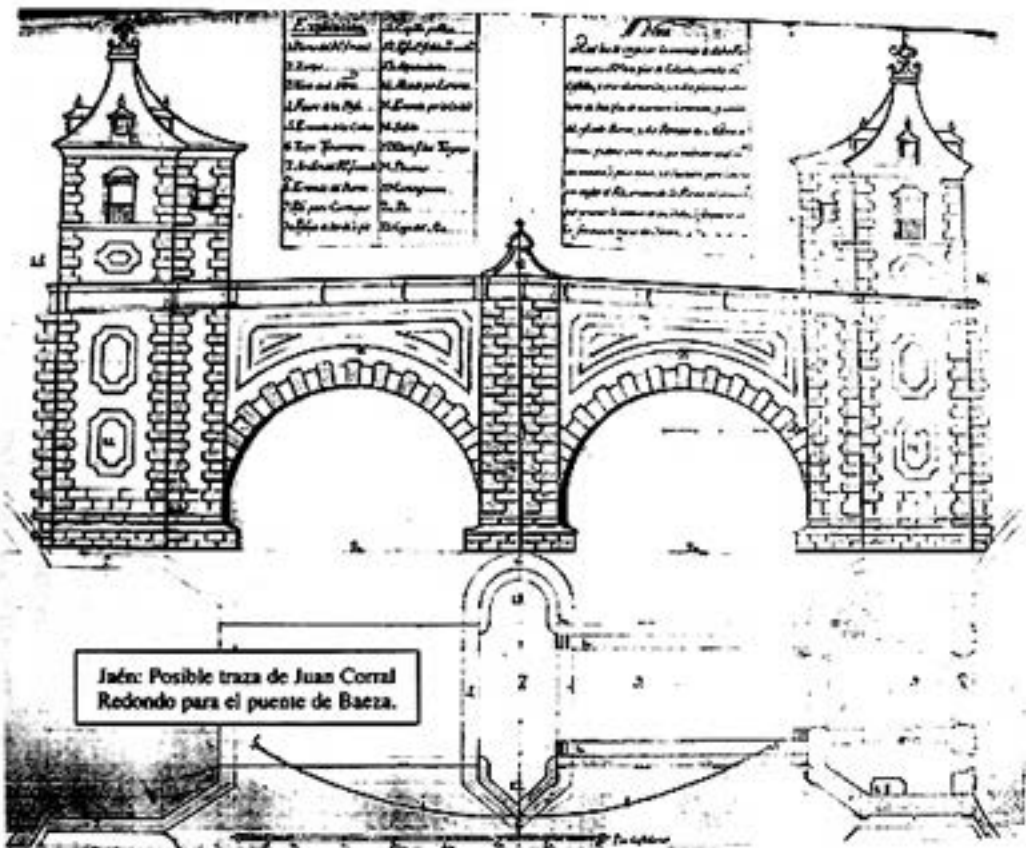
Nuestra capital provincial se asienta en terreno fragoso. Su casco no es atravesado por algún río de cierta importancia, como es lo habitual en otras poblaciones. Sin embargo, en sus cercanías hubo varios puentes de notable valor, tendidos sobre el río Guadalbullón (o Jaén, como se decía en el pasado) y sus afluentes. En la ciudad confluyen importantes vías que siguen los cauces de dichos ríos y que se dirigen hacia Bailén, Torredonjimeno, Baeza y, por el sur, hacia las costas del reino granadino. Para facilitar su paso se construyeron los puentes que aquí estudiamos.

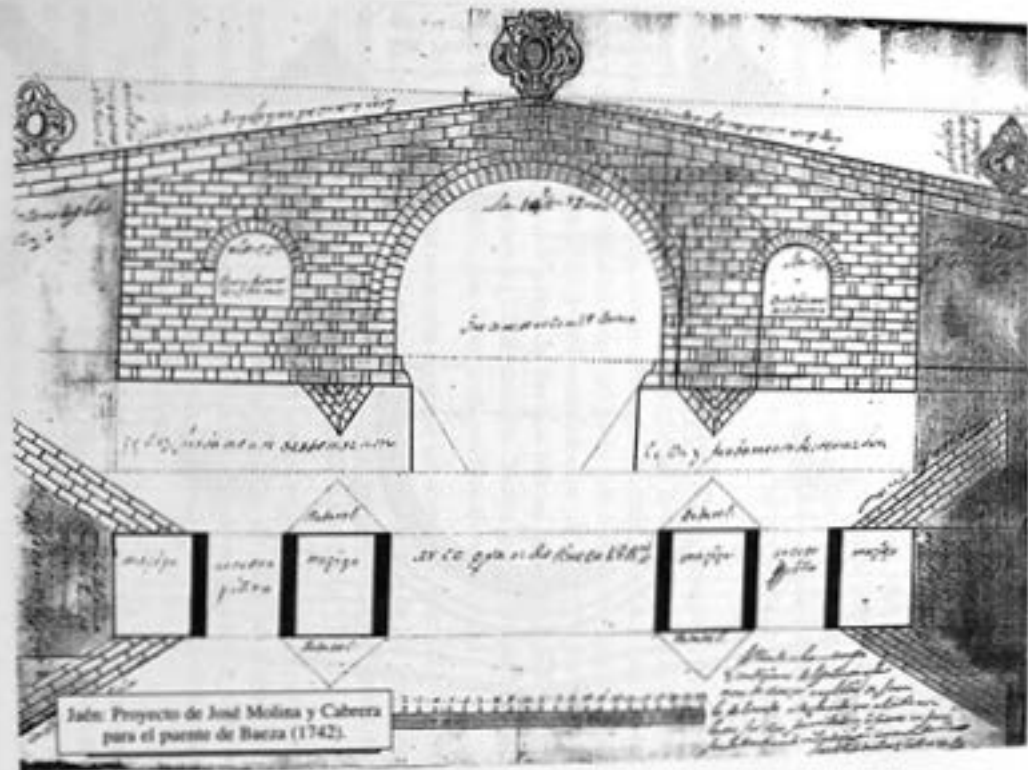
En 1632 las autoridades locales exponían ante el Consejo Real que sobre los ríos Guadalla, Riofrío y Guadalbullón se alzaban los puentes de *Almenara*, *el Tiemblo* y *Baeza* (después denominado «Tablas»). Las riadas se los habían llevado y por ello «no se puede traxinar». Este último era el más importante por ser paso hacia el reino de Granada y La Mancha.

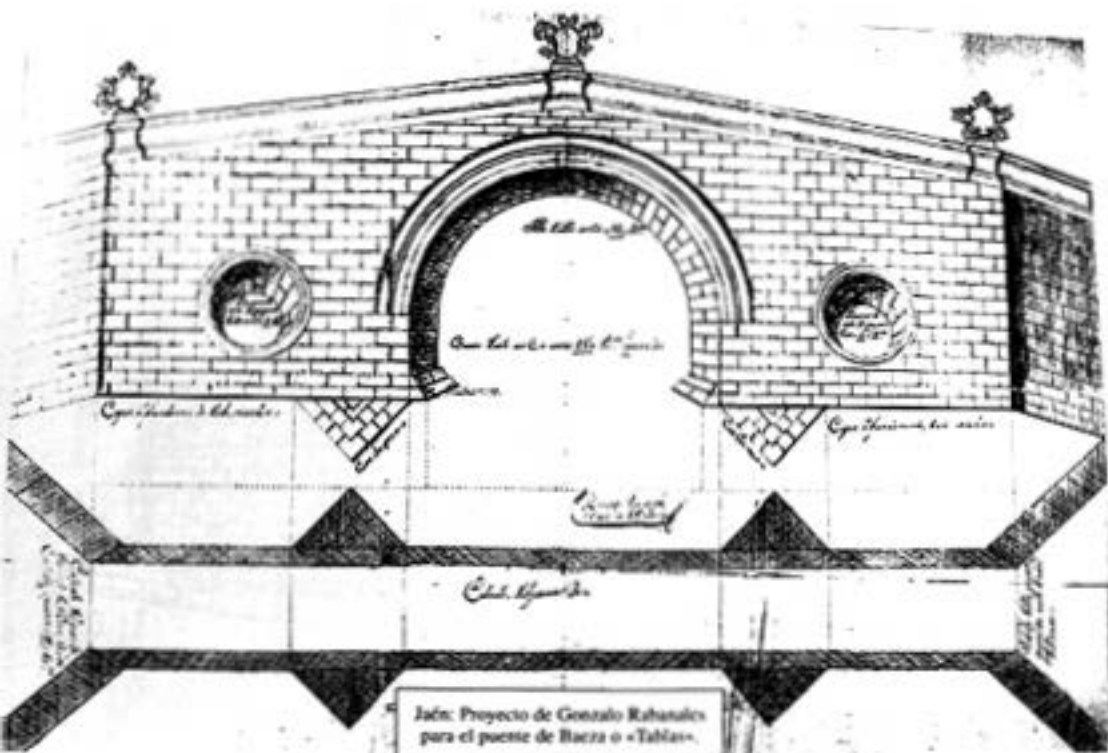
Ante unas obras tan necesarias, el Consejo ordenaba poco después que se trazaran proyectos y pregonaran las obras, consistentes en levantar un nuevo puente en Almenara y reparar los otros dos. Jaén pidió que su costo

---

(2) CADIÑANOS BARDECI, INOCENCIO: «Los puentes del sur de la provincia de Burgos durante la Edad Moderna». *Biblioteca-11*, Aranda de Duero (1996), pág. 9.







Jaén: Proyecto de Gonzalo Rabanales para el puente de Baera o «Tablas».



(unos 12.000 ducados) fuera repartido en 50 leguas a la redonda, puesto que también ella lo había hecho en puentes alejados como los de Medellín, Mérida y Córdoba.

Sin embargo, por entonces no debió de accederse a la petición, puesto que en 1666 volvía a insistirse en el mismo sentido. Se informó que el puente de Baeza conservaba dos ojos. Del antiguo de Almenara, nada existía, estando acondicionado con un simple pontón de madera. Diez años después volvía a recordarse que los pontones existentes resultaban insuficientes para el mucho tráfico, caros de mantener por ser de madera, la ciudad no disponía de medios y su necesidad estaba avalada por el hecho de que «de tiempo inmemorial sus fábricas eran de piedra», como lo demostraban los pilares aún existentes.

Fueron reconocidos por Eufrasio López de Rojas, maestro mayor de la catedral, y el hermano Blas de Gámez, junto con otros alarifes. Dijeron que el puente de Almenara conservaba algún pequeño resto de su antigua fábrica y que debía reedificarse unas 100 varas más abajo, pues aquel terreno era inestable. Constaría de 3 ojos evaluados en unos 14.000 ducados. El puente de Baeza tenía 4 arcos, de los que tres se hallaban caídos. Su reconstrucción costaría unos 11.000 ducados. Media legua más arriba se encontraba el del Tiemblo, que llevaba ya muchos años arruinado.

En 1677 el Consejo ordenaba pregonar las obras y repartir su costo. Pero no es nada probable que así se hiciera. Se trataba de uno de los momentos de más profunda recesión económica y social de la historia de España que imposibilitaba llevar a cabo unas obras públicas tan caras.

Lo dicho viene corroborado por el hecho de que, en 1742, la ciudad recordaba que sobre el río Guadalbullón su puente de «Tablas» seguía consistiendo en un simple pontón apoyado en los antiguos machones de cantería. Era preciso reconstruirle de este mismo material, pues era paso insoslayable de valijas hacia Baeza y La Mancha.

Fueron varios los proyectos ideados en el mismo año para la construcción de un nuevo puente. El alarife Juan Corral Redondo imaginó uno al estilo de un templo, de dos ojos, lujoso y poco práctico, por lo que fue rechazado. Gonzalo Rabanales ideó otro de un sólo arco central y dos óculos, ligeramente alomado. Finalmente José de Molina proyectó uno de 54 varas de largo de tres huecos, uno grande y dos aliviaderos, que sería adjudicado

al arquitecto Francisco Muñoz por 224.000 rs. Muy alto costo para unos años todavía no recuperados económicamente. Nada se hizo.

En 1760 insistía la ciudad en la conveniencia de su construcción. Hasta 1772 no formaría el correspondiente proyecto el maestro Francisco Calvo Bustamante, quien reguló su costo en 379.456 rs. para un puente de 3 ojos. Con algunos añadidos del comisario Marcos de Vierna, es el que sería llevado a cabo. Dicho comisario propuso que se encargara al propio autor, junto con Manuel Godoy, constructores del espléndido Sagrario catedralicio de Jaén.

Fue repartido en 20 leguas. A la entonces provincia de Jaén le tocó pagar 108.869 rs. por sus 31.402 vecinos. A la de Córdoba 104.305 rs. por 30.086 vecinos, a Granada 124.205 rs. por 35.826, a Sevilla 20.610 rs. por 5.945 y a La Mancha 21.467 rs. por 6.192 vecinos.

Antes de iniciarse los trabajos, los canteros Pedro Antonio de Bárcena y Manuel Francisco de la Incera aconsejaron que todo fuera replanteado de nuevo, pues las bases del viejo paso sólo tenían 15 pies de ancho y el nuevo estaba pensado para llevar 27 pies, lo que exigía unas cepas de mayor tamaño.

El puente fue levantado en donde hoy se dice «Puente Nuevo», aprovechando los elementos que aún permanecían del antiguo. El resultado fue una mezcla de ambas ideas, pues fue construido pegado al viejo, aprovechando en todo lo posible la obra existente y regulando sus líneas. En 1780 los citados canteros ya estaban trabajando en él.

Para ir abonando los diferentes plazos en los pagos, poco tiempo después el arquitecto Domingo Loys de Monteagudo reconocía lo hecho y lo daba por bueno. Pero, debido a la oposición de varios lugares a contribuir, se dejó de pagar a los canteros y éstos abandonaron la obra.

En 1781 moría Manuel Godoy por lo que su hijastro Manuel Francisco de la Incera pidió que se le adjudicara la conclusión del puente, puesto que faltaba por cerrar sus arcos. Antes se requirió la opinión de Ventura Rodríguez sobre la valía del solicitante: «Conozco al expresado don Manuel Francisco de la Yncera con motivo de haber sido su padre Godoy encargado por mi de varias obra de cuidado de mas de veinte y dos años a esta parte y en ellas y especialmente en la del Sagrario de la cathedral de Jaen, que es de las mas bien egecutadas de este siglo, ha aprendido la construccion e inteligencia del dibujo y se ha habilitado para poderle fiar la continuacion y

conclusion del expresado puente, siguiendo en compañía de don Francisco Calvo Bustamante en la misma conformidad que estuvo el referido Godoy».

Así se hizo al año siguiente.

Además de los puentes mencionados, en 1808 se nos habla del proyecto de un nuevo paso en el término de la ciudad «en la junta de los ríos Quebrajanos y el de la Sierra», es decir, al sur de Jaén, en donde hoy se sigue diciendo *Puente de la Sierra*. En el mismo año se recibían en la Real Academia de San Fernando tres planos, dos del arquitecto José de Armenteros para un puente evaluado en 627.760 rs. y otro de José Carrillo Tejerina. Ambos fueron rechazados.

En 1827 se volvía a insistir en la conveniencia de su construcción. Al año siguiente el Consejo daba permiso para ello, según diseño del maestro de obras Vicente Pérez Rabadán. Pero se pensó que era mejor construirle en otro punto, por lo que tuvo que trazar un nuevo proyecto el ingeniero Joaquín de la Cruz, que los académicos aprobaron (3).

## ALCALÁ LA REAL

A mediados del siglo XVIII se llevaban a cabo las diligencias y ejecución del acondicionamiento del camino que, desde Alcalá, llevaba hasta Castillo de Locubín y Alcaudete. Para ello fue preciso tender algunos puentecillos.

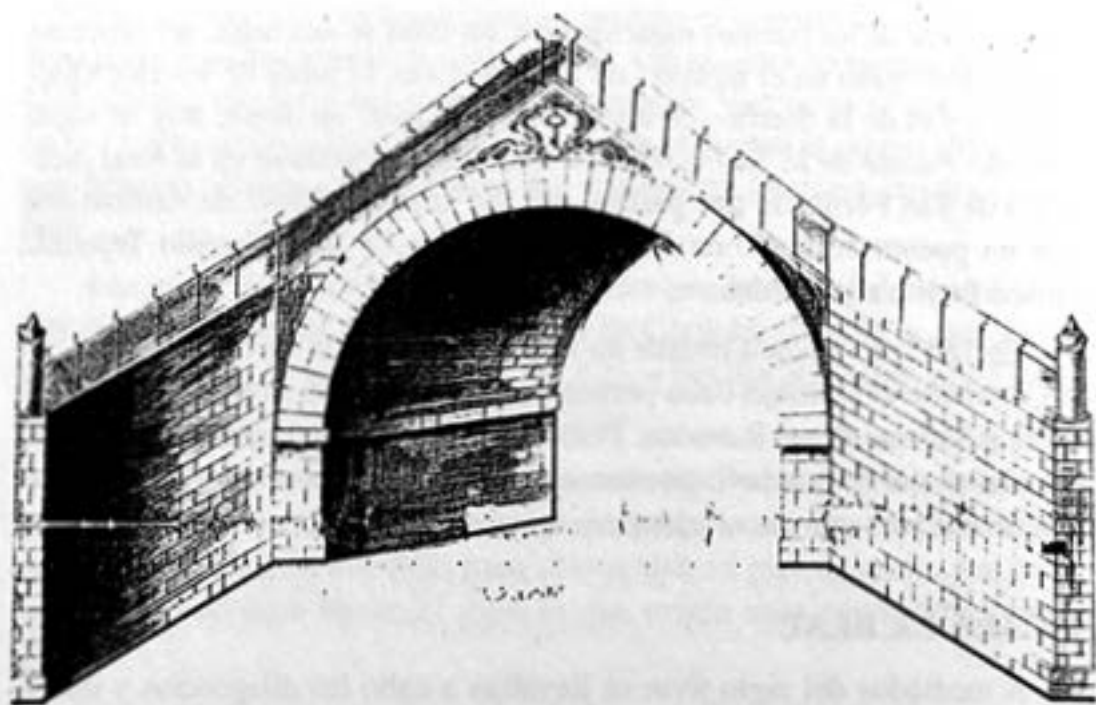
Hacia 1760 el Rey concedía permiso a la ciudad para acondicionar el puente sobre el río Palancares, con tal de que su costo no excediera de 7.310 rs. Resultaba una obra urgente e imprescindible por tratarse del camino que unía Alcaudete con Granada. Así lo corroboraron, también, varios arrieros. Las condiciones fueron fijadas por los canteros Alonso de Lamas y Alfonso Cabrera.

Aunque el alarife Cristóbal de la Torre lo rebajó a 7.300 rs. sin embargo sería rematado en el mencionado Alfonso Cabrera por 7.250. Inmediatamente comenzó a acopiar materiales a pie de obra.

Pero en 1763 Alonso de Lamas volvió a reconocer el sitio y estado del citado puente y le halló mucho más deteriorado por las riadas. Por ello el con-

---

(3) A.H.N.: Cons. legs. 27.884, 28.137 y 33.866. Arch. R. Acad. de S. Fernando 2-31/6 y 2-31/10.



### Demuestra de c. Dent

Si se quiere hacer de un puente de  
 concreto, y el dicho debe para á mayor ra-  
 zón como lo demuestra el Dicho. El dicho  
 de tener diez bóvedas de ancho y ocho de alto sea  
 en su mayor anchura. Lo hacen las aguas, y  
 de sea la parte de cuando las de ancho, en  
 una base ocupan los ante otros e necesitan  
 los lados. El río donde sea el dicho de una  
 tra machi-embrazado, como demuestra el dicho  
 de sea tener diez bóvedas, cuando corren á los  
 lados para recibir y conducir las aguas, y tam-  
 bién para dar de piedra labrada, con las  
 opacas y calidad de concreto, á una demora

C. H. S. C. 202  
 P. 100 4252



tratista pretendía que se le relevara de su compromiso, pues el coste ascendía, ahora, a casi el doble que el anterior. Lamas así lo confirmó y hasta propuso que fuera levantado un nuevo puente algo más abajo, cuyo costo sería de unos 16.000 rs.

Al año siguiente el alarife Antonio Martín trazaba un dibujo mostrando el grave deterioro del puente. Era urgente su construcción por ser «paso público a Granada, Córdoba, parte de Jaen y hacia la Corte». Llevaría un gran arco central de medio punto a base de buena cantería. Con el fin de obviar cualquier nueva riada lo elevó tanto que resultó muy alomado, al más puro gusto medieval. Lo tasó en 22.000 rs.

Como la ciudad disponía de caudales, se propuso que ésta pagase la mitad de su costo y el resto fuera repartido en 6 ó 7 leguas a la redonda. Hasta entonces había corrido su reparo exclusivamente a su costa. El Consejo Real ordenó, sin embargo, que fuera construido a cargo de los sobrantes de la ciudad.

En 1779 volvía a acudir ante el Consejo solicitando que fuera reparado cierto puente local sobre el arroyo Hontasa (4).

## ALCAUDETE

En 1774 la villa de Alcaudete se dirigía al Consejo solicitando la construcción de un puente de piedra sobre el río San Juan. Con anterioridad ya se había tratado de lo mismo, pero nada se había hecho «sin embargo del continuo clamor de aquel vecindario, como de los traxineros y caminantes que pasan por aquel sitio». Dicho puente se hallaba en el término denominado Soto Gordo, a una legua de la población. Era paso universal, carretera al reino de Granada, la costa, Alpujarras, Córdoba, Madrid y otras partes. San Juan es uno de los afluentes del río Guadajoz que con él hace de límite con la provincia de Córdoba. La carretera que viene de Martos pasa por Alcaudete y se dirige hacia el sur pasando sobre el puente que estudiamos.

Se encargó su reconocimiento al arquitecto Manuel López, quien dibujó la traza, y eligió sitio «con mexor suelo» en punto cercano a donde ya se había incorporado el riachuelo Salado de Barquillas. Puso nueve condiciones y lo tasó en 113.000 rs.

(4) A.H.N.: Cons. legs. 184, 372, 1.507 y 28.693.



Al año siguiente el Fiscal detallaba que se encontraba en camino real, conveniente su construcción y que por ello se pasase a informe del comisario Marcos de Vierna. Al faltar sitio con piedra firme en que plantarle, aconsejó algunos refuerzos al proyecto anterior. Era acertado el punto de «Soto Gordo», en donde antiguamente ya había existido otro puente. Aumentó su costo hasta 201.125 rs. En 1777 se ordenaba repartir esta cantidad en 20 leguas a la redonda.

Como en la provincia de Jaén únicamente había albañiles de escasos conocimientos, era de temer que resultara una obra falsa. Por ello se le encargó a Manuel Godoy quien hizo una primera rebaja de 5.000 rs., además de prometer construirle a base de piedra de la cantera de Morales, de gran calidad. Al año siguiente, Marcos de Vierna daba su visto bueno a la propuesta y como veedor, que vigilara su buena construcción, propuso a Bernardo de Otero, que por entonces estaba dirigiendo el reparo del puente de Córdoba, o a su compañero Cristóbal de Vega. Así se hizo y se repartieron 195.000 rs., puesto que la nueva rebaja de Godoy era, ahora, de 6.125 rs. En la construcción intervino, también, el cantero Manuel Francisco de la Incera.

A mediados del año 1781 ya estaba acabado y bien finalizado, según reconoció el arquitecto Domingo Loys de Monteagudo (5).

## ANDÚJAR

Nos encontramos ante uno de los más importantes puentes provinciales. Un numeroso grupo de caminos andaluces que se dirigen hacia el norte confluye en este punto para salvar el Guadalquivir. Y es que fue uno de los pocos que en el pasado existían. Tender un puente de tal envergadura sobre un curso de agua tan crecido, resultó siempre difícil de llevar a cabo y costoso de mantener. Únicamente las exigencias militares, las necesidades mercantiles y la existencia de una notable población junto a él, explican su construcción. Y, aunque casi siempre estuvieron gravados con el cobro de pontazgo, ni aún así llegaron los ingresos para mantenerle en aceptable estado de uso. Buen ejemplo de todo lo dicho el «Puente Grande del Guadalquivir» en Andújar.

En 1740 una avenida del río «cubrió quasi toda la muralla y terraplen de la entrada al puente dejandolo sin comercio y el camino real de los

(5) *Idem*: Cons. leg. 29.231.

Planta del Puente de Toluca, que manifiesta la disposicion en que quedara dentro de apoyadas las dos Arco de 67 pies latitud.

Planta de dicho Puente en la forma de los dos Arco que se propone.

Planta que manifiesta la disposicion en que quedara el Puente, quando se le ocurre, segun el confianza de ellos que componen la totalidad del proyecto general.

Arco y otro faja de arco

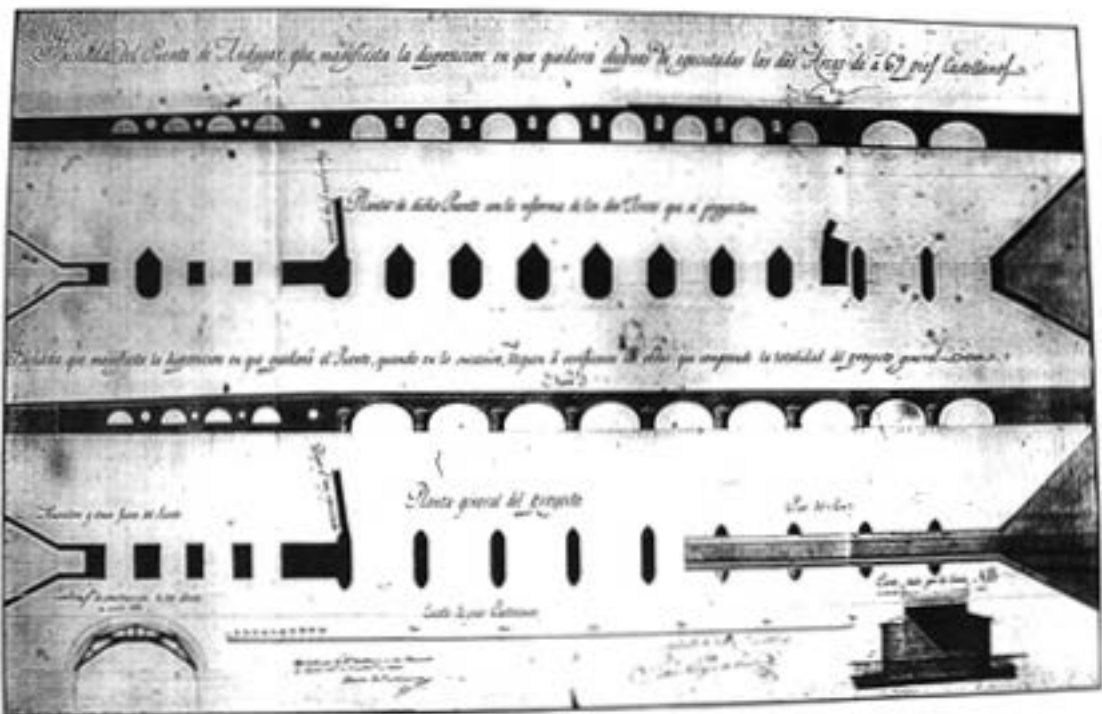
Planta general del proyecto

Los Arco

Profundidad de 67 pies

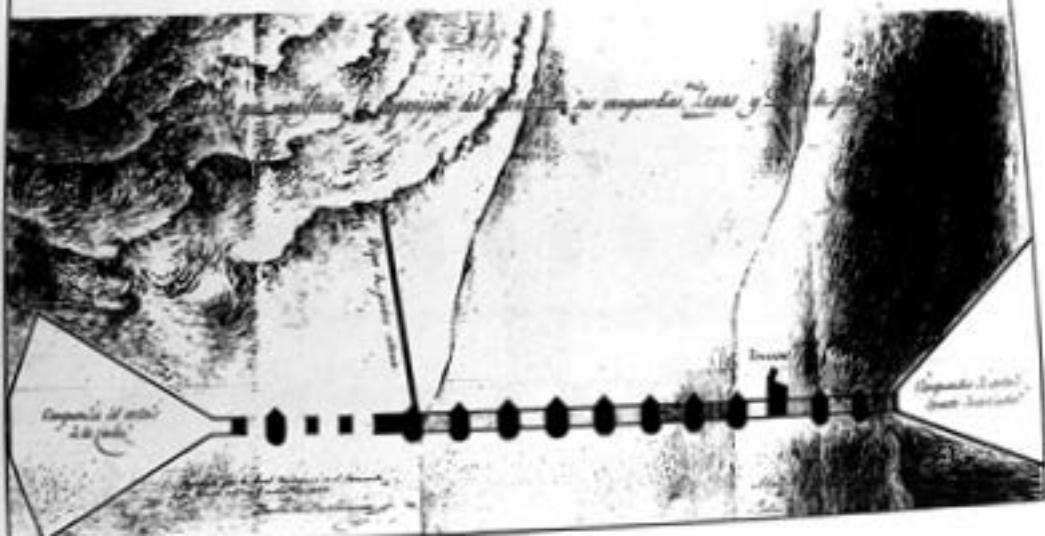
Calle de San Antonio

Los Arco de 67 pies



Estado del Norte de la Ciudad de Indagat, según el estado en que se hallaba en el mes de Mayo de este año de 1776

Distancia de 1.000.000 de varas a la Ciudad de Indagat

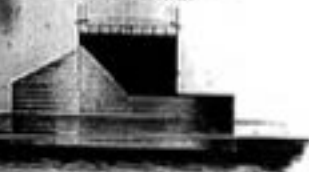


Combra para la planta de cada uno de los arcos  
de esta obra.



Dados que manifiestan el modo que quedaran las tres líneas, arcos  
de que trata el presente, y el modo que se han de ejecutar las  
mismas, y el modo de ejecutarlas.

Vista dada por la línea AB  
de esta obra.



Escala de

Don Carlos de España  
Don Carlos de España  
Don Carlos de España

puertos y Andalucía a la Corte sin curso, pues es forzosa garganta de las Andalucías y Castilla». Todo amenazaba total ruina.

Se llamó a Juan Martín de León, arquitecto de Cádiz, y a Juan Camacho, a quien sustituiría José de Molina. Informaron de varios aspectos, entre ellos de un piso irregular «ocasionado de aver sido fabricada en diferentes veces y con unos arcos más altos que otros». Para su reparo el citado José de Molina levantó un plano, redactó las condiciones y lo presupuestó en 159.880 rs. Martín de León, por su parte, lo hizo en 171.152 rs.

Dos años después era rematado a favor de José Jiménez por 150.000 rs., quien lo traspasó al citado Molina. El Intendente provincial sospechó que el verdadero postor de la obra era este último. Cuando ya llevaba avanzados los trabajos, se le acusó de mala ejecución, peores mezclas y alteración de las condiciones.

Para informar con detalle vinieron Gonzalo Rabanales, Francisco Moreno, Diego de los Reyes y Francisco Ortiz, que señalaron varios defectos y por ello se le dejó de pagar. José de Molina abandonó las obras. José Bada y Juan José Fernández Bravo indicaron las partes dejadas sin construir y todo quedó abandonado.

En 1746 se ordenó reanudar los trabajos. El Consejo Real nombró a cierto juez de Granada para dirigir y vigilar los nuevos reparos. Como los arbitrios señalados, los ingresos del pontazgo, no bastaban y se necesitaban otros 50.000 rs., el Consejo ordenó repartir esta cantidad en 20 leguas en contorno.

En 1771, como complemento, se intentaba arreglar los caminos relacionados con dicho puente, especialmente el puerto del Rey, que dividía Andalucía y Castilla. Para acondicionarlo se encargó levantar planos a Joaquín Iturbe y a Carlos Lemaur. No constan las obras hechas.

En 1823 el Ayuntamiento local exponía «el lastimoso estado en que se halla el gran puente situado sobre el Guadalquivir, a la salida de este pueblo, en el camino real». Las riadas lo habían arruinado. Al año siguiente pasaba a la Real Academia de San Fernando dicha petición quien lo consideró urgente y encareció su reparo. Rechazó los proyectos enviados y propuso que lo viera Silvestre Pérez. Al no poder acudir, se nombró a Pedro Nolasco de Ventura.

Dos años después el Consejo ordenaba que su arreglo fuera incluido dentro del presupuesto señalado para la apertura de la carretera desde Jaén



a Granada y Málaga. Se encomendó que lo viera José Agustín de Larramendi. Por su parte Pedro Nolasco de Ventura envió 3 planos a la Academia, con un presupuesto de 600.000 rs., que fue aceptado. En 1829 todo seguía paralizado y la Dirección General de Caminos y Correos, de quien dependía, no hizo nada posteriormente. Incluso bastantes años más tarde, seguía deteriorado: «Tiene un antiquísimo puente de 15 arcos, lastimosamente descuidado» (Madoz).

A juzgar por los elementos actuales, hay que considerarle de origen medieval, y no romano, como a veces se ha dicho. Del mismo modo que en otros grandes puentes españoles, nos encontramos ante un resultado híbrido, consecuencia de añadidos y reformas a través de los siglos. Uno de los más decisivos el ejecutado a fines del siglo xv en que se hablaba de imponer cierta sisa para el arreglo, pues el Guadalquivir había cambiado de curso (años 1490 a 1496).

La parte de junto a la ciudad fue considerado «murallón y arcos fuera del puente». Lo componen cuatro pequeños ojos de medio punto. El lado opuesto presenta una obra característica del siglo xix, consistente en dos amplios arcos rebajados. En realidad en 1826 se proyectó reformarle con tres arcos menores y, así, conseguir una notable uniformidad. Al mismo tiempo fue demolida la torre que defendía este lado, con el fin de facilitar el paso. Los ocho restantes arcos centrales también poseen arcos de medio punto, apoyados en potentes cepas, reforzadas con tajamares angulares escalonados y, en el lado opuesto, con estribos cúbicos que sólo llegan a media altura, sobre los que se abren pequeños aliviaderos. Nuestro puente mide 338 ms. de largo por 7,80 ms. de ancho (6).

## ARJONA

Arjona se halla en una de las importantes vías que se dirigen al puente de Andújar. No lejos del pueblo, corre el río Salado.

(6) *Idem*: Cons. legs. 761, 3.614, 5.969, 26.982 y 83. Arch. R. Acad. de S. Fernando 2-31/10. FRIAS MARÍN, Rafael y otros: «Un ejemplo fiscal de colaboración municipal en la Edad Moderna: la reparación del puente de Andújar sobre el río Guadalquivir». *Caminerfa Hispánica. Actas del II Congreso internacional de caminerfa hispánica*. Guadalajara (1996), pág. 571. GÓMEZ MARTÍNEZ, Enrique: «Los puentes de Andújar sobre los ríos Guadalquivir y Jándula. Sus fábricas. Importancia económica y religiosa en el siglo xvii». *Caminerfa Hispánica. Actas del II Congreso...*, pág. 329. PÉREZ, Luis Pedro: *Andújar monumental*, Madrid, 1995.

En 1788 las autoridades locales pedían que sobre dicho río fuera construido un puente. Primero lo proyectaron Gabriel González Quero y Antonio González Clavijo, cuyas ideas fueron rechazadas. Tampoco la posterior idea de Ignacio Moreno fue aceptada por la Real Academia de San Fernando, a falta de ciertos detalles. Propuso que se encomendara a Francisco Quintillán o a Domingo Tomás. Fue este último quien lo hacía al año siguiente por valor de 86.000 rs., más otros 71.000 que costaría una calzada complementaria. No sólo fue aceptado este nuevo proyecto, sino que los académicos aconsejaron que le fuera encomendada su ejecución al propio arquitecto (7).

## BAEZA

El «Puente del Obispo» se halla un tanto alejado de Baeza, dentro de su término, salvando las aguas del Guadalquivir. Es el paso que, desde Jaén y Mancha Real, se dirige a través de Baeza y Úbeda a tierras levantinas. Fue construido por el obispo don Alonso de la Fuente el Sauce, entre las dos ciudades episcopales, sin imposición de pontazgo alguno. Comenzado en 1505 sería finalizado en 1518, como lo recordó cierta inscripción (hoy en el Museo local) incrustada en la pared de una desaparecida ermita a la salida de dicho puente. Los escudos del obispo lucieron en los machones de los arcos.

En 1786 las autoridades de Baeza se dirigían al Consejo Real solicitando que fuera reparado el puente puesto que llevaba en malas condiciones desde hacía unos 40 años. Entre la gente existían «los temores generales en la pérdida de un puente tan preciso», si no se reparaba un machón muy arruinado. Todo ello costaría unos 100.000 rs. a no ser que aparecieran nuevos deterioros. Sería preciso repartir su costo en 20 leguas en contorno.

Los maestros Diego Rodríguez y Antonio José López Cortés lo reconocieron y tasaron en 124.290 rs. Después volvieron a proyectarle, levantando planos, Ignacio Moreno y Andrés Gallego por un monto de 88.792 rs. Ante opiniones tan diversas y, por tratarse de simples alarifes, los académicos de San Fernando propusieron que lo estudiase el arquitecto Domingo Tomás. Y criticaron a los anteriores informantes por «abultar su costo».

El mencionado arquitecto así lo hacía al año siguiente, describiendo un puente de muchos añadidos y diversidad de obras a través de los tiempos.

(7) Arch. R. Acad. de S. Fernando 3-139 y 2-31/7.



Su reparo costaría 41.000 rs. más otros 8.000 necesarios para allanar la madre del río.

La Academia propuso que él mismo fuera quien lo ejecutase a jornal y que también él se encargase de nombrar a un aparejador giennense «para no dejarlo mal por el desaire de sus proyectos antes reprobados». Así lo aceptaba el Consejo en 1789. Este precisó que se haría a costa de los propios y arbitrios de Baeza, aunque el último tercio se recogería entre los pueblos de 6 leguas en contorno.

Podría imaginarse un puente mucho mayor tratándose del río Guadalquivir. Pero hay que tener en cuenta que es un punto del alto curso, en donde el caudal es todavía relativamente reducido.

El resultado ha sido un puente de 4 ojos, todos ligeramente diferentes, por tener que salvar el cauce en forma de rampa. Muy en contra de la descripción de Domingo Tomás, el dibujo de Ignacio Moreno nos muestra un puente de gran uniformidad: arcos de medio punto y estribos redondeados, rematados en copete, sobre los que lucen los escudos del obispo benefactor. Todo construido en sillería, al mejor estilo y gusto del Renacimiento (8).

## BEAS DE SEGURA

En 1803 «a fuerza de los clamores de los transeúntes de hallarse el puente situado en el río de Guadalimar, nombrado Galapagar, para arruinarse... se acudió ante el Consejo informando que tenía deteriorados los arcos y desaparecidas las entradas de tal forma que su paso resultaba imposible». La fuerza de las aguas impedía colocar un barco. Era el único paso en muchas leguas para ir a Andalucía, La Mancha, Valencia, Murcia, Sierra de Segura y Extremadura. Su costo convendría repartirlo en unas 10 leguas.

En el mismo año los alarifes Ignacio Sánchez Navarro, Severo Litrán y Francisco Moya aseguraban que lo habían encontrado estropeado, de tal suerte que estaba inservible, cortado por su mitad, conservando los 4 arcos del poniente y otros dos en el opuesto, necesitado de reconstruir los 2 centrales y precisando consolidar todos los demás. A ello había que unir la

---

(8) A.H.N.: Cons. leg. 1.387. Arch. R. Acad. de S. Fernando 2-31/7 y 3-139. CAZABÁN LAGUNA, Alfredo: «El viejo camino de Jaén a Baza. El puente del Obispo». *Rev. D. Lope de Sosa*, Jaén (1913), año I, núm. 11, pág. 345.



construcción de 136 varas de antepechos y empedrados. Su costo ascendía a 70.940 rs.

Volvió a reconocerlo el arquitecto Francisco de Cózar y Fernández, quien le consideró antiguo y malo «pues se erigió sin ordenanza ni leyes ydraulicas», de planta irregular y muy estrecho. Al mismo tiempo que su reparo, había que regularle en lo posible. Resultaba insuficiente por los muchos y bárbaros macizos en los claros de los ojos. Debía aumentarse el número de arcos, y también su longitud y cuando los arcos fueran reconstruidos debía de ser de perfil rebajado. Los pretiles casi no existían pues la estrechez hacía que los carros cargados de madera, tropezasen con ellos y los derribaban. Para ello levantó un plano, puso las respectivas condiciones y lo tasó en 108.014 rs.

La Real Academia de San Fernando reprobó este nuevo proyecto por hallarlo falto del debido arreglo. Entre otras cosas los nuevos arcos debían arrancar a la altura de las más altas avenidas pues, así, no serían golpeados y arruinados por los troncos arrastrados por las aguas. Y para un acertado proyecto, señaló al arquitecto Lorenzo Alonso.

En 1805 este último formaba nueva traza, declaró inservible lo que quedaba del viejo puente. Sus dos arcos mayores estaban quebrados. Costaría 287.178 rs.

Pasó a la Academia y ésta lo aprobó por completo. Que lo dirigiera el propio autor. Su costo fue repartido en 10 leguas, aunque algún pueblo se negó a pagar. Pero eran malos tiempos, de dura crisis económica y una cantidad muy alta para unos pueblos miserables. Por ello no se hizo nada. En 1827 se decía: «el referido puente se halla deteriorado e intransitable». Debía repararse bajo un proyecto más sencillo y barato. Pero todo siguió abandonado. Madoz nos asegura que a una legua del pueblo tenía un puente bastante estropeado, de 5 arcos de sillería, de 200 pies de largo, 15 de ancho y 60 palmos de elevación (9).

## CAMBIL

En 1784 el pueblo pretendía levantar 4 puentes en diversos riachuelos de los contornos. Fueron proyectados por los alarifes Diego Morales y Cristóbal López, aunque la Academia los rechazó. Volvió a idearlo Manuel

(9) A.H.N.: Cons. leg. 32.282. Arch. R. Acad. de S. Fernando 3-139.



Francisco de la Incera por un monto de 148.296 rs. Parece que su construcción fue encomendada al cantero Domingo Lou, que por entonces estaba levantando la iglesia de Santa Fe (Granada) (10).

## CANENA

Este pueblo se halla en la importante vía que, desde Úbeda, lleva a Linares. En 1878 sus autoridades redactaban un informe sobre la conveniencia de construir un puente en el arroyo de Fuenfría. Era paso de toda la arriería del reino. Ciertas avenidas de años antes habían deteriorado caminos y puentes. El Consejo había ordenado, entonces, reconocerlos pero nada se había hecho.

El Intendente aseguró que dicho puente era absolutamente necesario, que se hiciese por repartimiento. Existían allí mismo restos de un puente anterior, antiquísimo. El Consejo pidió más detalles. Y así lo hizo el maestro Ignacio Moreno. Se trataba de un pontón que era preciso reconstruirlo en piedra «por ser de mucho costo y poca permanencia el de madera, por tenerse que renovar constantemente los machones con grandes troncos». Y piedra había mucha en los contornos. Costaría 15.331 rs. Levantó el correspondiente plano. Señaló, también, la conveniencia de levantar otro pequeño puente en el sitio denominado «El Cubo», así como acondicionar las calzadas. El costo general sería de 33.362 rs.

Para más detalles, fue recorrido todo el curso del río desde su nacimiento junto a la ermita del Santo Cristo de la Yedra. Allí había un pequeño puente de un arco de piedra. En Rus existía tres vados peligrosos en los que los canteros Francisco Javier Cortés y Antonio López aconsejaron levantar los correspondientes puentes. Era paso para Andalucía Baja, Castilla y La Mancha. Los vecinos se comprometieron a conducir los materiales. Su costo se repartió en 20 leguas.

En 1788 A. Quintillán formó nuevo proyecto. La Academia de San Fernando le dio su visto bueno. Sin embargo, habría que esperar varios años, puesto que hasta 1803 no consta en la documentación otras noticias más que en dicho año fue concedido el permiso para su repartimiento (11).

(10) *Idem*: 2-31/6.

(11) A.H.N.: Cons. leg. 6.975. Arch. R. Acad. de S. Fernando 2-31/6.

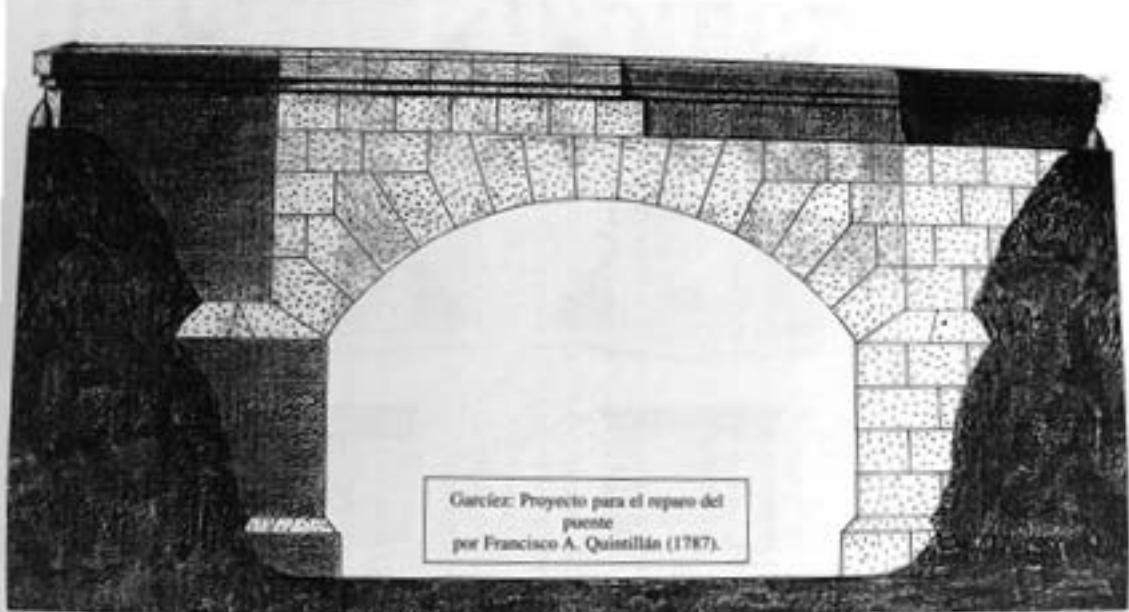
*Diante de los Arcoes que se han de construir sobre el arroyo de la Villa se figura  
 el plano de Tain.  
 su caso 33861.*



- 1 A Plano.
- 2 A Plano.
- 3 B Sección.
- 4 M Casas de la Villa  
sobre D
- 5 C Camino de la Villa.

*Yona C. de la Villa*





García: Proyecto para el reparo del  
puente  
por Francisco A. Quintillán (1787).

## GARCÍEZ

Se trata del puente emplazado sobre el río Salado, afluente del Guadalbullón, en la carretera que une Jaén con Andújar. El antiguo paso estaba a punto de hundirse «por estar los materiales muy cansados». Debía reconstruirse de nuevo, pero unos 50 pasos más arriba.

En 1786 trazaba un dibujo el cantero Manuel Maroto, tasándolo en 20.470 rs. Pero la Academia no aprobó la idea y lo encargó a Francisco Antonio Quintillán. Así lo hizo al año siguiente, rebajando su costo a 16.362 rs., cantidad que fue repartida entre los pueblos de la comarca (12).

## IBROS

Ibros y Linares están delimitados por el río Guadalimar. Allí se levanta el conocido puente de la Reina, vulgarmente denominado «Quebrado de Peña Rubia». En él confluyen los caminos que unen Linares, Baeza y Úbeda que, en la segunda mitad del siglo XVIII, era considerado camino real de Andalucía.

En un primer momento sería reconocido por los maestros Gregorio Manuel López, Manuel Godoy y Manuel Francisco de la Incera.

Una década después, en 1786, las autoridades locales de Ibros pedían que fuera reparado a costa de los propios o de los pósitos de Ibros y Linares. Para ello volvió a informar el citado Incera, que por entonces estaba trabajando en el camino de Bailén. Y dijo que circunstancialmente estaba siendo suplido con una barca, pues su tránsito era imposible. Había que tender varios arcos desaparecidos.

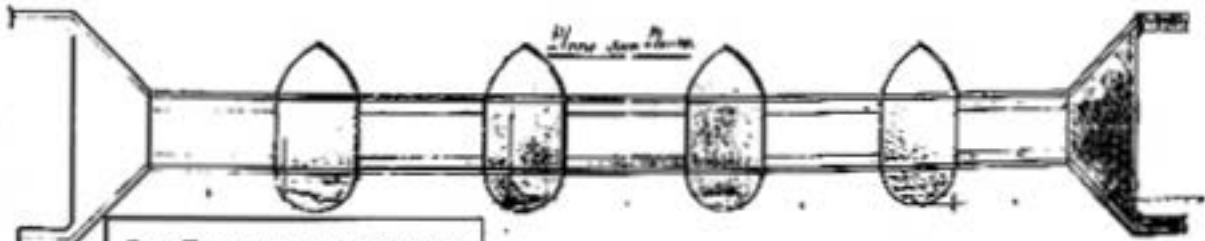
Algunos vieron más conveniente reconstruirle de nuevo a unas 3.000 varas más lejos, en donde se movía la barca. Su costo se suponía semejante al reparo del viejo puente, casi completamente inútil por su gran deterioro. Además, así los viandantes se ahorrarían media legua de camino. Según el proyecto de Juan de Martos sería parecido al anterior, aunque más regularizado por ser todos sus cinco arcos iguales y la rasante completamente horizontal. Y, aunque los tajamares variaban por ser curvos, sin embargo todo lo demás seguía el modelo antiguo: estribos cúbicos y todo hasta media altura, sin llegar a tocar la calzada.

Un año después se ofrecía a repararle Manuel Moreno, quien opinaba que resultaba más acertado su reparo. Un nuevo puente costaría 979.902 rs.,

(12) A.H.N.: Cons. leg. 2.714. Arch. R. Acad. de S. Fernando 3-139.



Traza del nuevo Puente, que se pretende  
hacer en el Rio x Juadadlimax, y paso  
recto x la Villa x Linaxes à la  
Ciudad x Baeza.



Ibrus: Traza para un nuevo puente por  
Juan de Marras (1787).





Representacion de las obras de Caminos y Alcantarillas, y del Puente de Alcantarillas que se halla en  
 el valle de San Sebastian termino de las Villas de Navarra y Aragon de Navarra.  
 (Ortega y Ujue N.º 182)

A. Camino de campo  
 B. Alcantarilla  
 C. Puente  
 D. Camión  
 E. Alcantarilla  
 F. Alcantarilla  
 G. Puente  
 H. Otro de los otros



mientras que acondicionar el viejo supondría 298.770 rs. «con cuya cantidad puede quedar el dicho puente reedificado a toda satisfacción y con la solidez y permanencia de las tres partes que se hallan construidas».

No consta que se hiciera trabajo alguno.

Construido, posiblemente, a mediados del siglo XVI, se asegura que pudo quedar sin concluir, pues no se advierten vías de acceso. Pero esta es claramente una opinión errónea que las noticias y planos que damos a conocer contradicen por completo. Otras veces se ha escrito que fue volado por los franceses a comienzos del siglo pasado y desde entonces arruinado y abandonado. Pero hoy podemos asegurar que la ruina de uno de los pilares centrales arrastró consigo dos de los grandes arcos que sostenía. No reconstruidos por lo costoso de los trabajos, desde entonces (una fecha no muy alejada de las guerras napoleónicas) quedaría totalmente abandonado y confuso en la memoria de los vecinos.

Los planos nos muestran un puente de cinco ojos, un tanto alomado por constar de tres grandes arcos de medio punto, junto a otros dos bastante menores, en un extremo. Los contrafuertes son angulares aguas arriba y semi-circulares en el lado opuesto, algunos «adosados», es decir, posteriores a la obra original. Todos quedan a media altura, al más puro estilo de los años del Renacimiento. Los materiales son sillarejo y sillería traídos de una cercana villa romana, como lo constatan numerosas inscripciones latinas que indujeron a M. F. de la Incera a considerarle obra imperial. Mide unos 112 ms. de longitud por 8 de ancho (13).

## LINARES

Al finalizar el siglo XVIII, el corregidor de Linares daba cuenta de las ruinas ocasionadas en diversos edificios, especialmente en sus puentes, por las lluvias. Para su reparo solicitaba permiso al Consejo Real. Lo haría a costa de sus propios.

Todo ello fue reconocido por el arquitecto José María de Armenteros en el mismo año. Se trataba, especialmente, de arreglar el puente denominado Mesón del Álamo, en el camino real de La Carolina (14).

(13) A.H.N.: Cons. leg. 1.113. SANDARS, Horacio: *Viaje literario por la provincia de Jaén y la puente-quebrada sobre el río Guadalimar*, Madrid, 1913.

(14) A.H.N.: Cons. leg. 1.863.

## LOPERA

A comienzos del siglo xvii, el pueblo intentaba construir un puente según proyecto de Juan Quero de la Matilla, pero que no llegó a tener efecto.

Por acuerdo municipal de 1774, se informó al Consejo Real del «continuo y general clamor de su vecindario y pasajeros por la notable falta que hace un puente en el río Salado» que pasaba por las afueras del pueblo, en el camino en dirección a Villa del Río. Era vía real «para toda la tierra baja y Andalucía, Levante, Madrid y Castilla, especialmente de los trajineros de aceite. Del mismo modo que Porcuna había obtenido permiso para levantar un puente en dicho río, ella también lo pretendía.

La planta, condiciones y tasación los ideó Gregorio Manuel López por un monto de 84.000 rs. Al año siguiente declaraba Manuel Carazo quien consideró acertado el mencionado proyecto.

Fue remitido todo a Marcos de Vierna. Este comisario hizo algunos añadidos que se necesitaban con el fin de corregir ciertos defectos. Ahora, «con los aumentos», costaría 150.000 rs. Y propuso para su ejecución a Pedro Antonio de la Bárcena y a Manuel de la Vega quienes, en su opinión, habían actuado satisfactoriamente en el Puente del Arzobispo.

El costo fue repartido en 20 leguas, aunque no se hizo hasta 1778. Y fue de la siguiente manera:

Provincias	Vecinos	Construcción
Jaén	31.542	44.216
Córdoba	32.518	45.584
Sevilla	17.552	24.605
Granada	17.715	24.833
Mancha	12.669	17.759

En el mismo año comenzaba la construcción. Se ordenó a Manuel Godoy que inspeccionara lo hecho y notó la falta de entrada y salida del puente, señalando también otras deficiencias por no haber sido fijadas en las condiciones. Todo ello era preciso y costaría otros 30.000 mrs. más. El Fiscal se extrañó de que no lo hubiera añadido Marcos de Vierna. Al comprobarse que era exacto lo dicho por Godoy, fue aceptada su opinión.





En 1779 el mencionado arquitecto aprobaba la conclusión de la obra y, hasta señaló algunas mejoras, a las que los canteros constructores renunciaron, aparentemente, con generosidad.

Pero el Fiscal receló de que pudiera existir «alguna sociedad» entre vecedor y contratistas, de los que era su apoderado. Por ello se ordenó que lo reconociera un arquitecto imparcial. Así lo hizo Bernardo de Otero. Notó variaciones en las condiciones, aunque aclaró que habían sido necesarias y acertadas. Por todo lo cual también lo dio por bueno.

Pero siguieron las dudas. Gregorio Manuel López, autor del proyecto, señaló varios defectos en la construcción y falta de ciertos detalles por valor de 41.000 rs. Para mostrarlo levantó un plano de cómo se hallaba el puente y de cómo había sido ideado. El dibujo nos muestra una construcción de tres arcos de medio punto con cepas angulares aguas arriba y curvas en el lado opuesto, que no llegan a formar aparcaderos. La ligereza del conjunto le proporciona una indudable belleza. Sólo se notan diferencias en entradas y salidas. En opinión del cantero estos defectos debían ser corregidos por cuenta de los constructores. Así lo ordenaba el Consejo en 1785.

Pero los interesados entablaron pleito. En 1804 aún seguía la disputa (15).

Hoy tenemos un puente híbrido, de mal gusto. Queda parte del antiguo, estando acondicionado el resto a base de cemento armado. Del antiguo permanece un arco reforzado con contrafuertes curvos, todo de buen sillarejo.

Madoz nos habla de dos puentes, uno en el camino de Cañete y otro en el arrecife de Madrid a Cádiz, en dirección a Villa del Río.

## MARMOLEJO

Pueblo emplazado en un recodo del Guadalquivir, flanqueado por éste y su afluente el Salado. Fue importante nudo de comunicaciones.

En 1788 la villa pedía que se llevara a puro y debido efecto los reparos del puente inmediato al pueblo, sobre el Guadalquivir, por exigirlo la necesidad, costeándose entre los lugares del contorno. Era «camino real de la Plata» hacia Extremadura, indispensable para cualquier comunicación. El

(15) A.H.N.: Cons. legs. 28.137 y 31.383. PANTOJA VALLEJO, José Luis: *La fábrica del puente sobre el arroyo Salado de Porcuna a su paso por el término municipal de Lopera. Aspectos que incidieron en su construcción (1618-1626)*. Córdoba, 1997.

transporte de piedra para el reparo de la torre de su iglesia de San Miguel había hundido el primer arco. También se hallaba mal el tercero y convenía hacer un reparo general del resto del puente.

Declararon Manuel Salgado, Francisco José Rodríguez, Alonso Melero y Juan de la Mata Martínez. Era un puente construido en siglos pasados «únicamente para que sirviese para paso de bestias sueltas... al presente no se halla en estado de tolerar ni sufrir el tránsito de carruajes y mucho menos de carros y carretas cargadas... pues el retiemble le está hundiendo». Una riada de 1783 ya lo había maltrecho gravemente y hubo que repararle. El Consejo Real ordenó acondicionarle momentáneamente con el fin de dejar expedito el paso.

El cantero Manuel Francisco de la Incera lo proyectó por valor de 119.965 rs. y Juan Eusebio de la Viesca por 183.813 rs. Al pasar a la aprobación de la Real Academia de San Fernando, ésta se mostró dura con los canteros: «Se ve la grande escasez de luces... muy malos en los informes, poco conocimiento de las reglas del arte y absoluta falta de gusto y buenas proporciones de sus autores». Propuso que fuera Domingo Tomás quien lo proyectara de nuevo.

En 1789 levantaba plano y detallaba que se trataba de un puente de 6 arcos, de los que 5 estaban en malas condiciones, desiguales y en ruina, excepto el mayor. Prácticamente era preciso derribarle y levantarle de nuevo. Por el momento había que echar cascajo sobre la calzada a fin de evitar los golpes de las carretas. La obra más indispensable costaría 29.000 rs. También era preciso arreglar el «puente romano», sobre el río Salado.

Pero poco o nada debió de hacerse por entonces.

Al finalizar el siglo, el albañil José Romero hizo algún reparo. Y se encargó al maestro José María de Armenteros que, teniendo presentes los planos de Tomás, volviera a informar del estado del puente: no se había hecho nada de la parte más fundamental y era imprescindible llevar a cabo lo señalado por Tomás. Incluso habían sobrevenido nuevos deterioros. Estos representaban un costo de 21.630 rs. que, unidos a los señalados por Tomás, alcanzaba un total de 49.130 rs.

Madoz dice: «Sobre el (Guadalquivir) hay un puente de 6 arcos a 1/4 de legua de la población, todo de piedra áspera encarnada, como el de Andújar, pero está cortado hace muchos años y se pasa por unos tablones, dicho

puente se empezó a construir en 1550 a expensas de los vecinos y se concluyó en 1587» (16).

## MARTOS

En 1780 se incoaba expediente sobre la necesidad de construir un nuevo puente en esta villa, en el camino que se dirigía a la Corte. El existente se encontraba en rápido proceso de ruina, declarado peligroso por los arquitectos Manuel Godoy y Francisco Aguado.

El citado Manuel Godoy formó proyecto para un puente que costaría unos 20.000 rs. Por ser tránsito general, las autoridades de Martos pidieron que fuera financiado repartiéndose en varias leguas a la redonda (17).

## MENGÍBAR

Mengíbar decía poseer un puente sobre el arroyo Salado «que sirve de carrera a Madrid». Las lluvias lo habían arruinado hacía unos años.

Para un completo arreglo, lo proyectaron Francisco Calvo y Manuel López. Empezaron por detallar que dicho puente había sido construido en 1767, de nueva planta, pero mal trabajado pues dos años más tarde ya estaba hundido. Por ello se procedió contra su constructor, Francisco de Cuéllar, quien también lo había ideado, con añadidos de Marcos de Vierna. Su costo, 15.345 rs., había sido recogido en 28 pueblos en contorno.

En 1772 volvía a reconstruirlo Ignacio Moreno, alarife de Baeza. Pero otra vez mal. Un tiempo después el alarife Manuel López le achacaba numerosos defectos, como no ajustarse a las condiciones y emplear deficientes materiales, como tierra y mampostería. Se le encarceló. Y agregó que se hallaba en tan malas condiciones que era preferible demolerlo y levantarle de nuevo. También los caminos de acceso se hallaban mal, para todo lo cual levantó un plano.

Todo quedó en un simple arreglo, debido a varios canteros locales. Según Manuel Francisco de la Incera lo hicieron «con la maior solidez y exactitud».

(16) A.H.N.: Cons. leg. 1.362. Arch. R. Acad. de S. Fernando 31-6/2.

(17) A.H.N.: Cons. leg. 2.832.





Cuando quiso ampliarse el repartimiento para nuevas obras, vino la protesta de numerosos pueblos, lo que dio lugar a un largo pleito (18).

## **PORCUNA**

Estamos ante un puente más de los varios mencionados sobre el río Salado. Ahora en la carretera que une Porcuna con Bujalance.

En 1769 las autoridades municipales se dirigían al Consejo Real pidiendo licencia para su construcción. En invierno el río venía muy caudaloso y resultaba imposible de vadear. El sitio señalado se encontraba a un cuarto de legua del pueblo, en el camino real a Córdoba. Era preciso levantarlo en piedra y no, simplemente, de madera como hasta entonces lo había estado.

El albañil Alonso Pulido indicó el punto más a propósito. Puso condiciones y lo tasó en 67.776 rs. Llevaría 3 ojos de medio punto, algo mayor el central.

En 1771 el Consejo accedía a la petición. Al año siguiente era adjudicado a Antonio Toribio y Juan de Huertas por 63.526 rs., bajo la inspección del autor. Se les dio un año de plazo para finalizarlo. Efectivamente, en 1773 el arquitecto Andrés Zabala «lo halló perfectamente acabado y finalizado». Tasó las «mejoras» en 8.331 rs. (19).

## **RUMBLAR (EL)**

Este puente se halla sobre el río del mismo nombre, también conocido como Royo de San Vicente, junto al lugar de Molino de Lemos. La carretera de Madrid a Cádiz pasa sobre el puente de 3 ojos de los siglos XVII y XVIII, que aquí estudiamos.

Efectivamente, en 1624 se hablaba de la conveniencia de construir un puente sobre el río Herrumblar (hoy Rumblar). Una década después de encontrar en ruinas, por lo que se solicitaba su reparo. Se hallaba «en camino real pasaxero para todo el reyno».

En el mismo año era reconocido por los canteros Pedro de Quintana y Sebastián Gómez que, por entonces, estaban trabajando en el puente de An-

(18) A.H.N.: *Idem*: Cons. leg. 2.837.

(19) *Idem*: Cons. leg. 24.129.





dújar. Y dijeron que sólo había quedado uno de los arcos grandes, pero todo maltratado. Era preciso levantar dos arcos pequeños en los extremos, de 20 pies de hueco. Costaría 6.400 ducados.

El Consejo ordenó levantar plano y redactar las condiciones. Es cierto que eran unos años de profunda crisis económica, pero también atañía a la vía más importante de la España de entonces, pues enlazaba Cádiz con la Corte. Era, por consiguiente, un puente absolutamente necesario y era preciso construirle aunque escasearan los medios. En 1634 el cantero Pedro Conde cumplía con lo mandado. Y se ofreció a ejecutarlo por 6.000 ducados, incluidos los dos arcos nuevos. Sin embargo, todavía habría que esperar otros dos años para que se iniciasen los trabajos. Estaban adjudicados a Antonio Polanco por 3.490 ducados.

A mediados del siglo XVIII tanto Andújar como Bailén pidieron que fuera reparado al tratarse de un puente «muy preciso por ser paso de la Corte y Castilla a estos reinos de Andalucía y sus puertos». Efectivamente, fue reconocido por los alarifes Gaspar de Pinos y Francisco Melero.

Dos años después era rematado en favor de Manuel Hueso por 2.150 rs. la parte correspondiente a Andújar. La de Bailén sería para Juan Manuel Fernández y Pedro Cuvillo por un monto de 1.250 rs. Las trazas y condiciones se debieron al mencionado Francisco Melero y a Juan Monzón.

Inmediatamente comenzó a trabajarse. Sin embargo, al ser examinados los reparos por el cantero Juan Díaz, indicó varios aspectos dejados de realizar por los contratistas, como el empedrado de la calzada. Estos últimos alegaron que dichas obras no entraban dentro de las condiciones. El Consejo encargó reconocerlo a varios maestros, quienes informaron en el mismo sentido anterior, por lo que exigió a los contratistas su ejecución. Se negaron a ello y, en consecuencia, se les secuestraron sus bienes (20).

## SILES

En 1772 el procurador de la villa exponía «la necesidad urgentísima de que se reforme la puente vieja que llaman sitio del río Guadalimar, inmediato a la jurisdicción de la villa, distante media legua». Pedía permiso para poderlo reparar a costa del caudal de propios. Momentáneamente los vecinos le habían acondicionado de madera.

(20) *Idem*: Cons. leg. 26.982 y 28.354.

Se encargó al alarife Cleto Herrera que informara con detalle. Y expuso que era necesario reparar un machón y varios otros detalles del puente. Costaría unos 2.200 rs. (21).

### TORREDONJIMENO

En 1777 el pueblo aspiraba a levantar un puente sobre el riachuelo que cruzaba su casco. Ni transeúntes, trajineros o labradores podían cruzar a la otra orilla ni acudir al santuario de Nuestra Señora de la Consolación por su falta. Además, estaba en un concurrido camino hacia Martos y Torredelcampo.

El Consejo pidió más detalles (22).

### VILLANUEVA DE LA REINA

Villanueva se apellidó «de Andújar» hasta 1790 en que toma su nombre actual. Se encuentra en un recodo del Guadalquivir. Según sus vecinos, en el siglo XVIII era «uno de los mejores pueblos de la Ribera por su bella situación».

Al repartírsele 80.631 mrs. a comienzos del siglo XVII, sus autoridades alegaron suma pobreza y necesidad urgente de atender a su propio puente. Tenía puestos dos barcos en el río, pero insuficientes para el mucho tráfico y caros de mantener. Exclusivamente a su costa estaba construyéndose en las cercanías «un puente de la qual estan sacados los fundamentos, aunque falta por sacar dos de la dicha puente de manera que... por falta dellos (dinero) no se a acabado de hazer... siendo como es tan menesterosa».

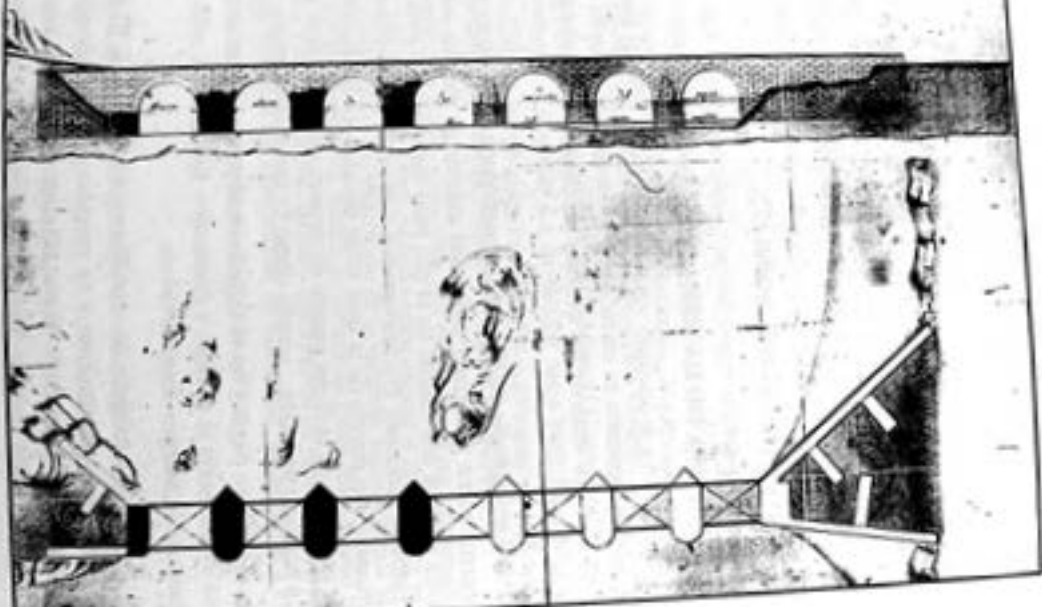
Se le hizo pagar y no se siguió con el puente. Hasta se olvidó su historia: «No ay memoria si se llevo a construir». En realidad, sólo se hicieron los 4 pilares de la margen derecha del río.

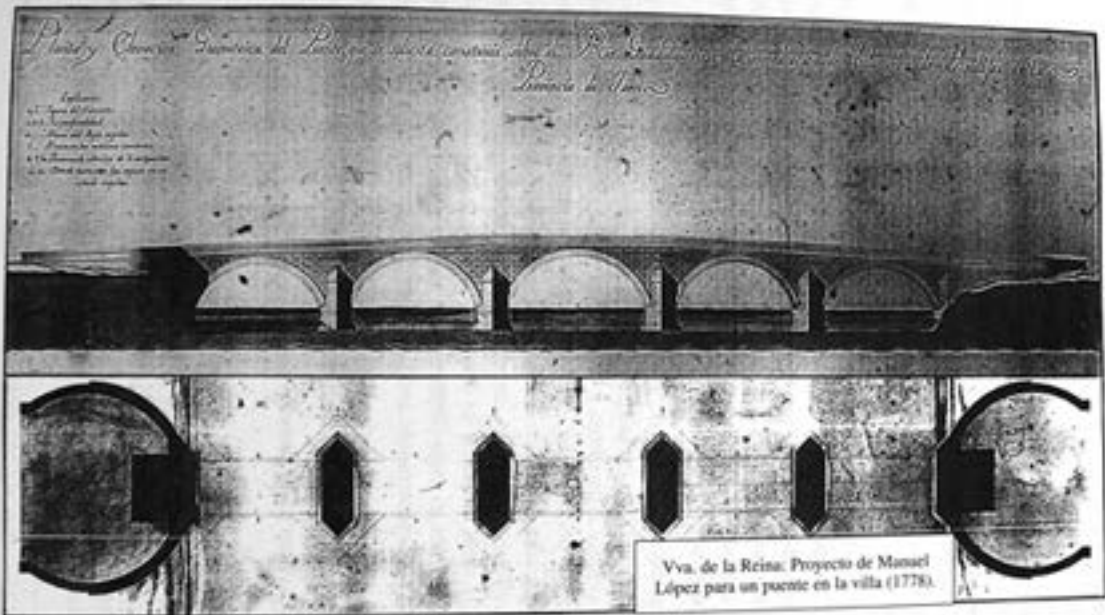
En 1770 se hablaba de «reedificar» dicho puente. El pueblo pedía que se hiciera por repartimiento y se propuso que se encomendara a los canteros Pedro Manuel de la Torre, Santiago Hermosa, Juan Antonio de la Lombra y Fermín Palacio. Su construcción iría en el mismo punto iniciado

(21) *Idem*: Cons. leg. 27.298.

(22) *Idem*: Cons. leg. 905.

1788. 31. 186. De la Puente de Santa Catalina, desde el Rio Guadalquivir y de la Montaña de Santa Catalina a  
Caceres sin fin. Se muestra por otro lado y en la distancia el Puente de San Juan y el Puente de San Juan.







en 1603, es decir, junto a la ermita de Santa Potenciana, entre Villanueva y Espeluy.

En el mismo año Juan Bautista Tami había tasado su ejecución en 428.600 rs. Aseguraba que allí seguía un antiguo puente «arruinado», podía aprovecharse parte de él, llevaría 7 arcos para lo que disponía de 4 cepas al norte. Nada se sabía de su historia. Levantó el correspondiente plano. Un tiempo después dudó y lo trasladó 980 varas más abajo, presupuestándolo en 836.000 rs.

En 1778 volvía a reconocerlo Manuel López, acompañado del citado Tami. Corroboró el informe de éste, levantó plano y aconsejó su construcción pues «sería de grande alivio a los trajineros de la mayor parte del Andalucía Alta... sin tener que sufrir el arroteo de dos leguas». Marcos de Vierna añadió algunos detalles (como el fortalecimiento de las cepas y tratamiento de los materiales) por lo que elevó su costo hasta 936.000 rs.

Pero las autoridades de Villanueva introdujeron un largo recurso al intento anterior. El río iba introduciéndose en el pueblo de tal forma que amenazaba arruinar la parroquia y viviendas cercanas. Sería más acertado plantar allí el nuevo puente y, así, con las obras complementarias (manguardias) el pueblo quedaría defendido de las inundaciones. Manuel Godoy había ideado este nuevo puente. Su costo, semejante al anterior, pues sólo se requerían unos 70.000 rs. más debido a lo dilatado de la madre del río en el casco del pueblo. Además, el viejo (frente a lo pensado por Tami) ni era consistente, ni regular, ni suficientemente ancho y su emplazamiento en punto inseguro.

Al año siguiente el Consejo real ordenaba al ingeniero Carlos Lemaur que informara. Poco después aseguraba que el pretendido traslado era un error.

No se hizo nada, como nos lo recuerda Madoz (23).

## VILLARES (LOS)

Sobre el río de la Sierra (afluente del Quebrajano) existió otro puente, además del arriba citado. Se halla en el término del pueblo de Los Villares, en el tortuoso camino que, desde Valdepeñas de Jaén lleva a la capital. Fue vía pecuaria dependiente de la Mesta.

(23) *Idem*: Cons. leg. 770, 6.962 y 24.687.

---

En tiempos cercanos (1930) el puente llamado «Los Vadillos», junto con el de «Luna», estaban en completa ruina. Era preciso reconstruir el primero unos metros más arriba por ser punto más seguro. Al mismo tiempo convenía, también, reparar otro de dicha vía pecuaria «a cierta distancia del anterior, de construcción antiquísima, de estilo romano» (24).