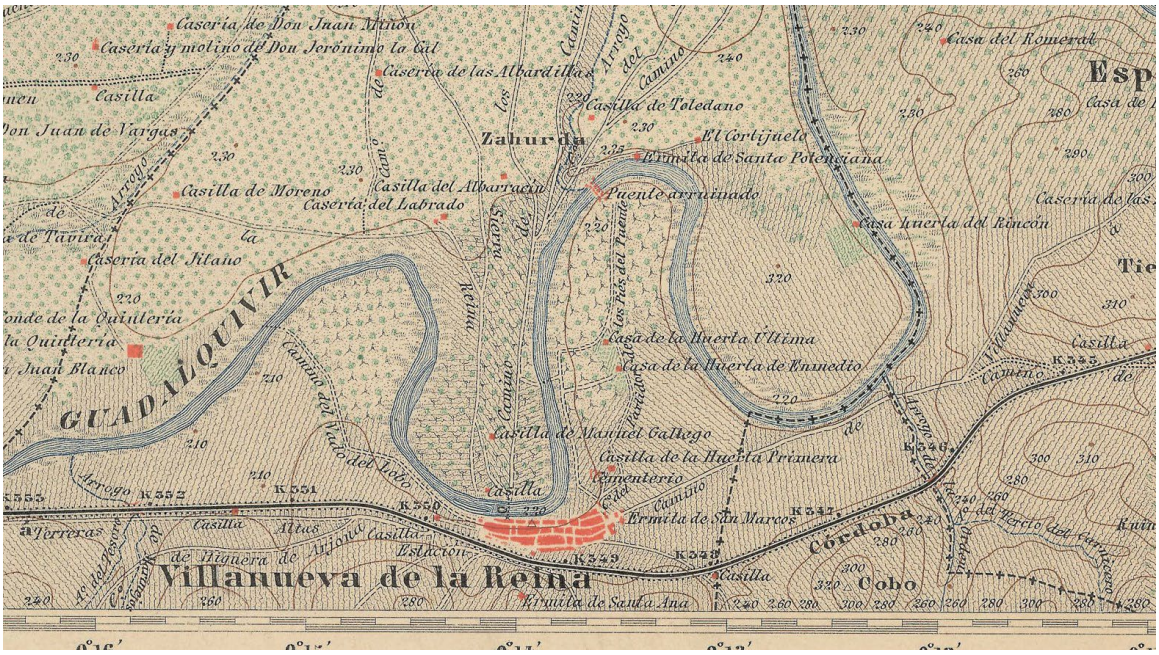
PUENTE DEL GUADALQUIVIR EN VILLANUEVA DE LA REINA

Manuel Roll Grande

Archivo Histórico Provincial de Jaén

Introducción

Este trabajo puede considerarse una continuación de los publicados en diferentes años[1] que estudian los puentes que cruzan los ríos Guadiel, Guadalén y Guarrizas en la provincia de Jaén. En esta ocasión el trabajo investigará el actual puente sobre el Guadalquivir en las inmediaciones de la población de Villanueva de la Reina.



Hoja MTN de Andújar, edición 1900. Se indica un puente arruinado.

[1] Los trabajos del río Guadiel y del Guadalén se publican en la Revista Alcazaba, nº 14-15 y 16-17 respectivamente. El del Puente Colgante de Mengíbar, en el II Congreso Virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación y los del río Guarrizas en el VIII y IX Congreso.

Amigos AHDJ
Jaén, 2026
p. 547-568

Alrededor de un puente desaparecido

Sobre la existencia en esa zona de un puente construido ya en época romana, hay teorías que están a favor de que allí se levantó un puente con anterioridad al construido en los años 30 del siglo XX, que es el objeto de este estudio. Son fundamentales los estudios arqueológicos que se llevan realizando en los últimos años en el término municipal de Mengíbar, el territorio de la Iliturgis ibérica y luego romana. En este término municipal, la localización física y posterior excavación del Arco de Augusto, situado sobre la Vía Augusta, en la margen izquierda del Guadalquivir y sobre un altozano que domina todo el territorio, se puede considerar uno de los grandes hitos de la arqueología giennense. Asociado a este importante eje de comunicaciones romano que fue la Vía Augusta se han localizado, contiguas o cercanas a las ruinas del Arco, otras construcciones, incluido los indicios de un puente sobre el río. Los estudios arqueológicos sobre otros tramos de la Vía Augusta están todavía pendientes.

El paso de la Vía Augusta principal por la margen izquierda del río continuaría desde el término de Mengíbar por los de Espeluy y Villanueva de la Reina, por el llamado Camino de los Romanos, atravesando incluso el casco urbano de esta última localidad en dirección oeste. Sin embargo, en este punto se situaría el paso por el Guadalquivir a través de un hipotético puente, conectando con una vía auxiliar que discurriría por la margen derecha del río La abundancia de restos romanos en esta zona, como reflejan las recientes excavaciones de Santa Potenciana y Los Villares de Andújar, parece acreditar esta teoría.[2]

[2] Una ruta senderista por la Vía Augusta a su paso por la provincia de Jaén: el tramo entre Cástulo y Andújar". *VII Congreso Virtual de Archivos, Historia y Patrimonio Documental*, 15 al 30 de septiembre de 2019. Comunicaciones. Asociaciones Orden de la Caminería y Amigos del Archivo Histórico Diocesano. Jaén, 2019, p. 367-397.



Columna de los Ganchos en Villanueva. Hasta hace poco considerada un miliario romano

Algunas referencias bibliográficas

El *Diccionario de Madoz* es una fuente para la investigación del territorio fácil de consultar. En el caso de Villanueva de la Reina, aunque no hay indicaciones de la existencia de ningún puente sobre el Guadalquivir en las inmediaciones de la población, sí tenemos información que se puede resaltar. En primer lugar, sobre la situación de la población:

> *"Situada en una vega a la orilla izquierda del Guadalquivir, a unas 400 varas sobre el nivel de dicho río, en terreno tan firme que resiste al choque de las aguas que se derraman por la orilla opuesta, y nunca bañan el pavimento de ella, ni está expuesta a inundaciones por grandes que sean las avenidas"*

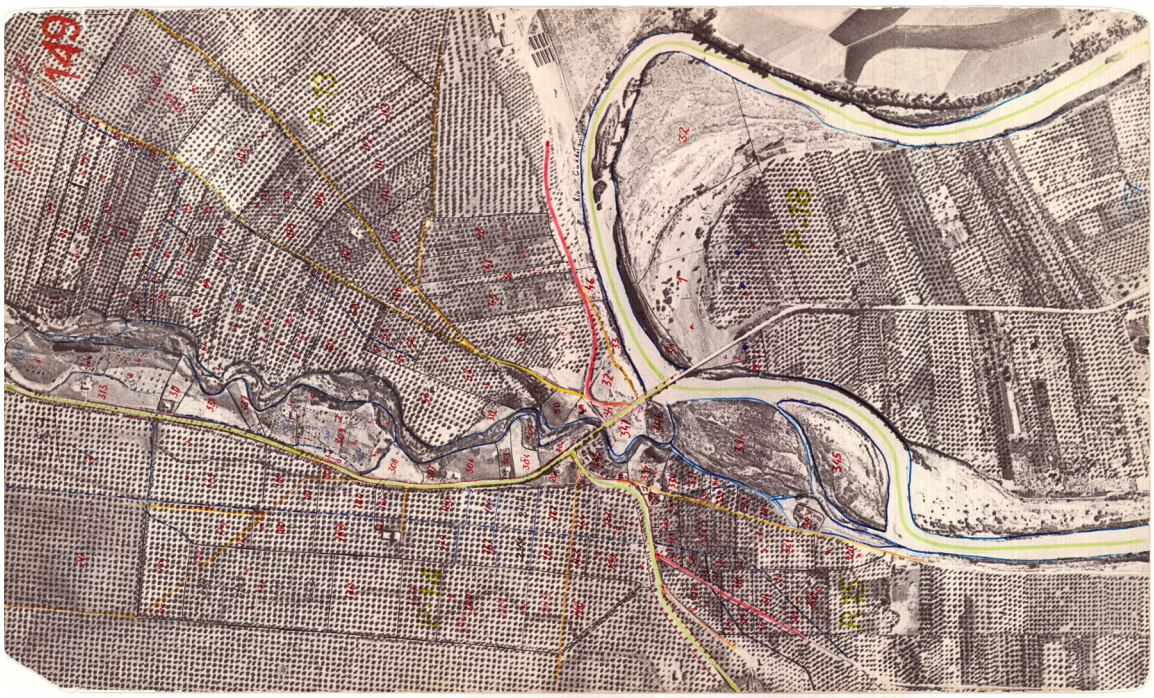
Aunque no se puede hablar de inundaciones del casco urbano, debido a la altura sobre el nivel del río en la que se localiza Villanueva dee la Reina, sin embargo, las avenidas periódicas y extraordinarias del caudal del Guadalquivir a menudo ha puesto en peligro la seguridad de la población, socavando el terreno donde se asienta, lo que ha hecho necesario construir obras de contención en la ladera para evitar su derrumbe.

Respecto a los puentes en la zona, explica el Diccionario Madoz que al término municipal:

> *"[…] Le bañan los ríos Guadalquivir, que lo atraviesa de este a oeste, sobre el que cruza una barca muy cerca de la población, y el Rumblar, media legua antes de su confluencia con el anterior, que divide el territorio del de Bailén, el riato Escovar (sic), que nace dentro de él y lo separa del de Andújar, cruzando sobre él un hermoso puente sobre la carretera de Madrid a Cádiz".*

Cuando explica el Madoz que existe una barca situada muy cerca de la población, no indica si el lugar es el mismo donde luego estaría funcionando la barca provisional, levantada mientras se construía el puente sobre el Guadalquivir a partir de 1913, o bien se trataría de una barca que diera servicio a los campos de la vega del río situados enfrente de la población, aunque la segunda posibilidad es la más plausible.

Entre la documentación producida por el Instituto Geográfico Nacional, con fines catastrales, se conserva en el Archivo Histórico Provincial de Jaén la fotografía aérea del catastro de rústica del término de Villanueva de la Reina, de la zona donde se sitúa el puente del Guadalquivir. Aquí se puede ver como el puente se construye en el lugar cercano de confluencia del Arroyo de los Santos con el río Guadalquivir, aunque son dos puentes diferenciados separados por escasos metros

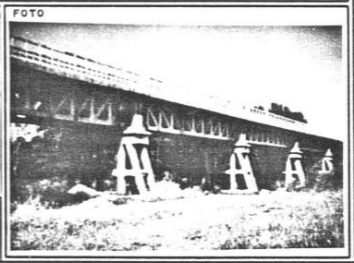
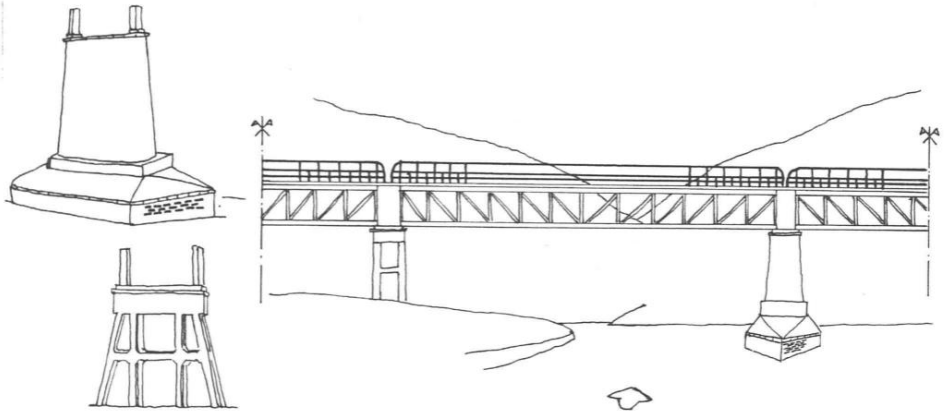


Sign AHPJ 65291. Foto 149. Catastro de rústica de Villanueva de la Reina. Sin fechar.

Otras fuentes para el estudio de los puentes de la provincia de Jaén son el *Inventario Histórico de Puentes de Jaén*[3] y la *Guía Digital del Patrimonio Cultural de Andalucía,* que es un proyecto de la Consejería de Cultura, Patrimonio Histórico y Deporte[4]. Ambos inventarios recogen el Puente del Guadalquivir, pero equivocan la fecha de su construcción llevándolo hasta 1909, tomando como referencia el primer proyecto que contemplaba un puente de hierro.

[3] *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.

[4] https://guiadigital.iaph.es/bien/inmueble/251091/jaen/villanueva-de-la-reina/puente-sobre-el-rio-guadalquivir

NOMBRE	PTE. S./R. GUADALQUIVIR	PROVINCIA Nº: J-904/08
I. SITUACION	I.1 HOJA 1/50.000 Nº: 904 I.2 COORDENADAS: (4198;42093) I.3 MUNICIPIO: VILLANUEVA DE LA REINA I.4 REFERENCIA GEOGRAFICA: En el Km. 3,300 de la carretera J-232.	CROQUIS DE ACCESO:  FOTO: 
		EPOCA: S. XX TIPO: VIGA MATERIAL: HORMIGON CLASE: CARRETERO
II. HISTORIA	II.1 EPOCA. FECHA: SIGLO XX (1909)	II.2 PROYECTISTA:
III. TIPOLOGIA	III.1 ESTRUCTURA III.2 MATERIALES: 12 tramos rectos de celosía en hormigón armado. 4 pilas de dos cuerpos, el superior en hormigón moldeado y el inferior de sillería en piedra caliza. 7 palizadas en hormigón armado. Estribos con aletas en vuelta en mampostería de mosaico. Barandilla de fábrica de hormigón.	III.3 CARACTERISTICAS FISICAS III.3.1 Nº VANOS: 12 III.3.2 LUZ LIBRE: Ver croquis III.3.3 LONGITUD TOTAL: 239,00 m. III.3.4 ESPESOR PILAS: Ver croquis III.3.5 ANCHURA TABLERO: 5,70 m. III.3.6 ALTURA MAX.RASANTE: 9,00 m. III.4 SINGULARIDADES:
CROQUIS DEL PUENTE		
IV. ESTADO ACTUAL	FECHA DE VISITA: (VIII-87) En uso con tráfico escaso. Entorno de abundante vegetación en río caudaloso. Aceptable estado de conservación.	
V. DOCUMENTACION	Martín Ribes, J.: El Guadalquivir, recorrido gráfico del río. Córdoba 1984. Jefatura Provincial de Carreteras. Catálogo Inventario de Obras de Fábrica.	

Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico
Consejería de Cultura,
Patrimonio Histórico y Deporte

Patrimonio inmueble de Andalucía

IDENTIFICACIÓN

Denominación: Puente sobre el río Guadalquivir
Código: 01230960026
Caracterización: Arquitectónica
Provincia: Jaén
Municipio: Villanueva de la Reina

DESCRIPCIÓN

Clasificación

Tipologías	Actividades	P.Históricos/Etnias	Cronología	Estilos
Puentes	Transporte	Edad Contemporánea	1909	-

Descripción

El puente se encuentra en el kilómetro 3,300 de la carretera J-232. Se construyó en 1909 con 12 tramos rectos de celosía en hormigón armado. Tiene cuatro pilas de dos cuerpos, el superior en hormigón moldeado y el inferior de sillería en piedra caliza. Tiene siete palizadas de hormigón armado. Los estribos con aletas en vuelta en mampostería de mosaico y la barandilla es de fábrica de hormigón.

El puente tiene una longitud total de 239 metros, una altura máxima rasante de 9 metros y una anchura del tablero de 5,70 metros.

Datos históricos

FUENTES DE INFORMACIÓN

Información Documental

- Consejería de Obras Públicas y Transporte. Centro de Estudios Territoriales y Urbanos.. José Díaz García; Tomás Abad Balboa; Juan Carlos Rofso López; Pilar Chias Navarro; José Antonio Fernández Ordóñez, Inventario histórico de los puentes de Andalucía. Provincia de Jaén. Nª catálogo J-904/08. Puente sobre el río Guadalquivir, 1985.

Otros estudios del puente lo encontramos en la publicación de Francisco Javier Rubiato Lacambra sobre los puentes del Guadalquivir. Aquí se estudian todos los puentes existentes en la actualidad, de los más antiguos hasta los más modernos, desde el nacimiento del río hasta su desembocadura. Sobre este puente de Villanueva de la Reina, realiza una descripción técnica del mismo, que a continuación transcribiremos. Sin embargo, también asocia como fecha de construcción el año 1909, una fecha demasiado temprana para el desarrollo de la tecnología del hormigón en construcción de puentes en España:

> *"El puente actual, según los expedientes de reparación de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, es de 1932, pero según los informes de la Jefatura Provincial de Carreteras de Jaén su construcción se remonta a 1909"*[5]

A continuación, pasamos a transcribir la descripción que realiza del puente Francisco Javier Rubiato:

> *"Se trata de un puente de tipología singular de la que existen pocos ejemplares similares [...] Es un puente de gran longitud pues alcanza los 270 m., incluidos los estribos. Está formado por doce tramos de 20 m de vigas de hormigón armado semejantes a las metálicas de tipo Prat. El tablero se sitúa en la zona superior de la misma por lo que es necesaria la presencia d un pretil realizado también en el mismo material*
>
> *Los distintos tramos se apoyan pilas, que son básicamente de dos tipos. […] Las cuatro que se sitúan sobre el mismo [cauce del río] son de fábrica, mampostería, caliza y sillería en los frentes, probablemente rellenas de hormigón. Poseen una amplia base apuntada en los dos frentes, a modo de tajamar. Sobre ellas se sitúan las pilas propiamente dichas, de proporciones rectangulares, con los extremos achaflanados y un ligero talud.*

[5] RUBIATO LACAMBRA, Francisco Javier: *Los Puentes del Guadalquivir* Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2004, pp. 150-154.

Las siete pilas restantes se sitúan sobre el margen izquierdo cercano a Villanueva. Habitualmente están fuera del contacto con el agua, cubriendo el cauce de las avenidas. Esta peculiaridad llevo a que fueran concebidas de forma muy distinta de las anteriores; son caladas, como las celosías de hormigón armado que forman los tramos. El aspecto que presentan es el de caballetes. Se hincan en el suelo hasta los 7,90 metros de profundidad. La pila cuarta, contando desde el margen de la localidad, está suplementada por apoyos laterales. Los estribos son de sillería de la misma piedra que las pilas macizas, y presentan aletas."

Es muy interesante la descripción que se hace del estado de conservación del puente en los años que se escribe el libro

"Tras una visita de inspección realizada el 9 de marzo de 1989, se pudo comprobar el mal estado general del puente, como aparece en el expediente de la Consejería de Obras Públicas. La situación era grave debido al agrietamiento del hormigón y la penetración de agua en su interior lo que estaba produciendo la oxidación del metal. Estos daños podían, a no muy largo plazo, acabar con la estabilidad del puente. Especialmente mal se encontraba el tramo décimo de celosía, contándose siempre desde Villanueva.

Tras la observación y análisis de la situación se tomaron medidas urgentes. En primer lugar, había que limitar el paso de grandes pesos, limitándose a 16 toneladas como máximo, y sólo permitir el paso de un vehículo cada vez. En segundo lugar, era necesario redactar un proyecto de reparación. Éste consistió en el saneamiento del hormigón y de la estructura interna. El refuerzo de la celosía se hizo mediante un encamisado. El autor del proyecto fue César Fernández Torres y se realizó desde la Delegación de la Consejería de Obras Públicas de Jaén en marzo de 1990. Fue aprobado al año siguiente, en mayo de 1991, siendo director Francisco Varo Llamas.

> *El puente, tras las reparaciones, se encuentra hoy en buen estado. Soporta tráfico escaso, como corresponde a una carretera local, a pesar de que enlaza con la autovía. La operación de reparación representó todo un éxito El puente, aunque estrecho, pues no llega a los seis metros de anchura, es interesante por lo diferente de su tipología, fiel reflejo de una etapa en que se buscaba la forma apropiada para un nuevo material, el hormigón armado."*

La documentación que se conserva en el Archivo Histórico Provisional de Jaén nos descubre que después de la finalización del puente, en el año 1943, se tuvieron que realizar obras de reparación como las de un recalce del muro de acompañamiento[6], y otras reparaciones no documentadas pudieron realizarse, por desperfectos puntuales ocasionados por las crecidas del río.

La situación actual no difiere de la analizada en 1989. Tras los años transcurridos desde su reparación, las patologías de materiales se han vuelto a manifestar. El tráfico ha aumentado pero la estrechez del puente, que solo permite el paso de un vehículo a la vez, sigue siendo un riesgo para la seguridad de la circulación.

Un proyecto de puente moderno sobre el Guadalquivir

Las referencias al puente sobre el Guadalquivir se localizan en varios legajos del Archivo Histórico Provincial de Jaén que contienen el *Proyecto de carretera de tercer orden de la Venta de Santa Amalia (en la de Madrid-Cádiz) a la del Sereno (en la de Bailén a Málaga),* en el tramo entre Villanueva de la Reina y la N-IV[7].

[6] Sign AHPJ 31315

[7] Sign AHPJ 31313, 31314, 31315, 31316, 31317, 31318 y 54755

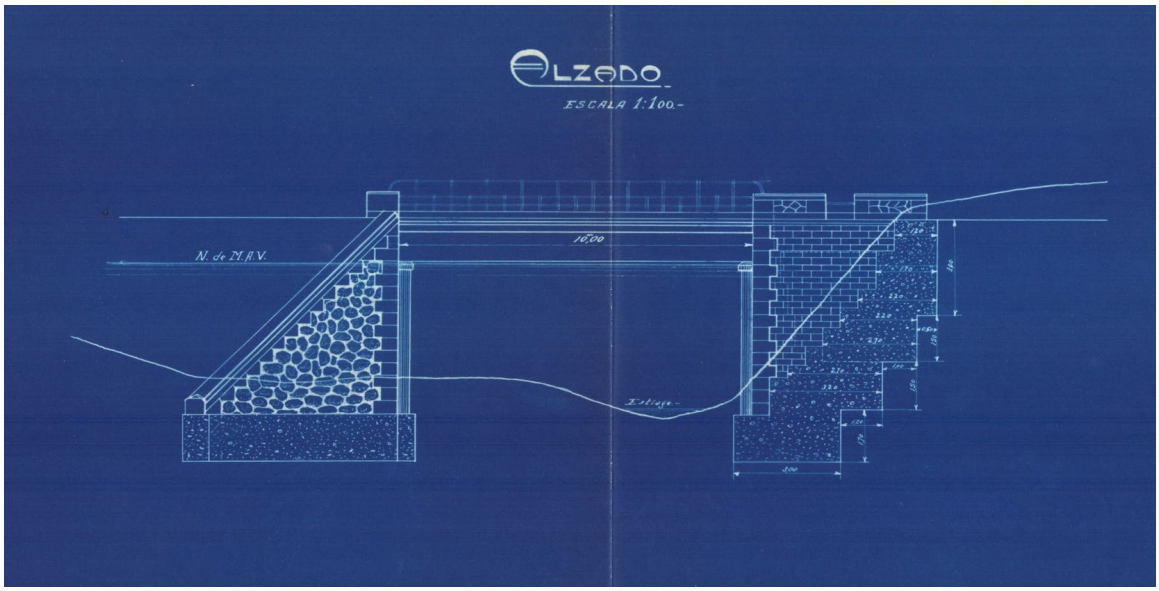
El proyecto original de tramo de carretera comprendido entre los perfiles 242 al 297 del proyecto fue aprobado el 24 de abril de 1909, y contemplaba un puente metálico para el paso del río Guadalquivir y otro para el paso del arroyo de los Santos. Los cambios vinieron con la redacción el 18 de mayo de 1917 del replanteo previo, que proyectaba ya dos puentes de hormigón, aunque este proyecto de replanteo previo fue devuelto el 3 de octubre de 1919, para que fuera modificado, de acuerdo a los dictámenes del Consejo de Obras Públicas. El proyecto se remitió nuevamente el 25 de octubre, incorporando las instrucciones de la Superioridad, y se aprueba mediante Real Orden el 30 de octubre, con un presupuesto de contrata de 596,281,69 pesetas.

El 29 de noviembre de 1919 se celebro la subasta para la contratación de las obras, que se adjudicaron el 30 de enero de 1920 a la Sociedad General de Construcciones Lizundia, que se comprometió a realizarlas en un plazo de cuatro años por un importe de 585.432 pesetas. Las obras comenzaron el 25 de marzo de 1920 con el acopio de materiales y el 17 de junio se levantó acta de confrontación del replanteo previo. El plazo de ejecución terminaba el 27 de marzo de 1924, pero se concedieron cuatro prorrogas, llegando hasta mayo de 1928, y en este último plazo se terminaron las obras.

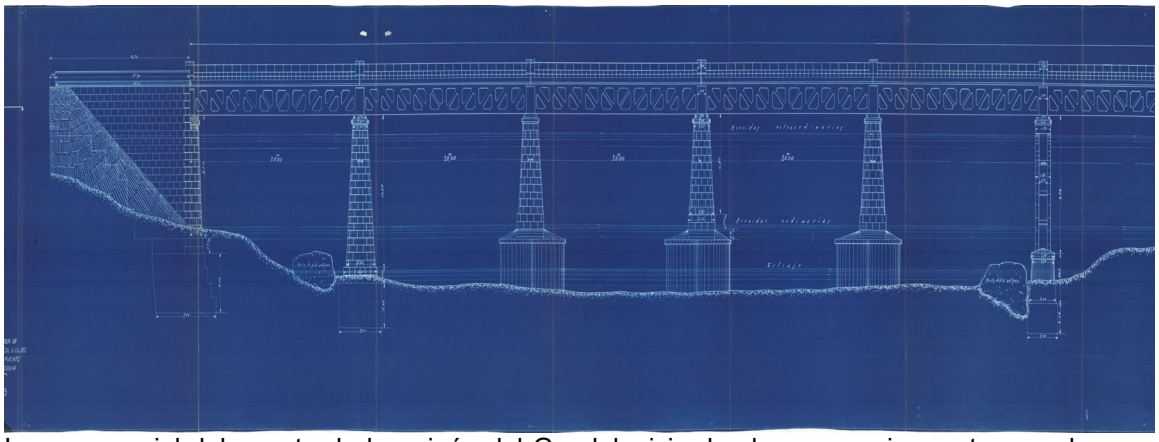
Realizadas las pruebas preceptivas, el acta de la recepción provisional de las obras se firma el 11 de marzo de 1930, la recepción definitiva se realiza el 9 de noviembre de 1931, y el acta de recepción fue aprobada el 11 de febrero de 1932. Las obras consistieron en la construcción de dos puentes de hormigón armado: uno sobre el arroyo de los Santos, de diez metros de longitud y seis metros de ancho, y otro sobre el río Guadalquivir, formado por doce tramos rectos de veinte metros de longitud cada uno, y también de seis metros de ancho.

La liquidación parcial de las obras se redacta por el Ingeniero competente el 22 de febrero de 1930, pero es devuelto por la Dirección General de Obras Públicas el 9 de junio para que incorporen los dictámenes del Consejo de Obras Públicas, aunque es otra vez devuelta el 1 de abril de 1932 la nueva redacción del

proyecto. El 11 de julio de ese mismo año queda redactado el proyecto reformado de liquidación de obras.



Alzado del puente de hormigón armado sobre el arroyo de los Santos. Sign AHPJ 54755


Imagen parcial del puente de hormigón del Guadalquivir, donde se aprecian restos en el cauce del río, que se dice son de “restos de pila antigua” . Sign AHPJ 54755

Como ya dijimos anteriormente, un proyecto de 1909 planteaba la construcción de dos puentes; uno sobre el río Guadalquivir, que sería un puente metálico de 11 tramos de 20 metros, y el otro sobre el arroyo de los Santos, un puente metálico de un tramo de diez metros[8].

[8] Del Ingeniero Francisco Acedo y Villalobos

Es interesante leer lo que se dice en la Memoria del Proyecto para ese trozo de carretera, que comprende la sección entre Espeluy y la Venta de Santa Amalia (N-IV)[9]:

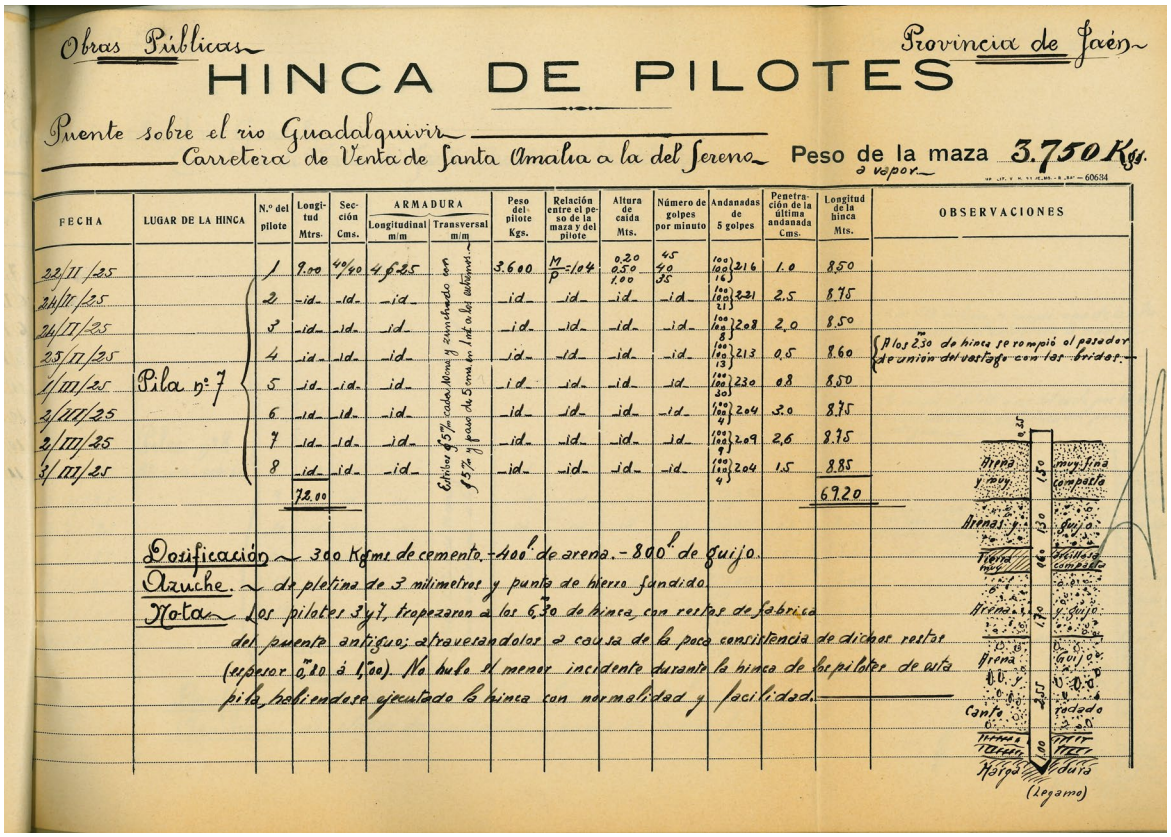
> "*En el paso elegido para cruzar el Guadalquivir existió desde tiempos remotos un puente de fábrica del que aún se conservan tres pilas, que reconocidas convenientemente parecen estar en condiciones de servirnos para fundaciones de las nuevas, en lo que se encuentra notable economía. También hay otro resto de pila destruida pero cuyos cimientos tal vez estén en buen estado y pueden servirnos para cimiento de una cuarta pila después de un nuevo reconocimiento durante la construcción".*

En efecto, durante los trabajos de cimentación del puente en 1925, hay constancia que la perforación de alguno de los pilotes atravesó estos restos antiguos, pero en este momento ya se plantea que no son de utilidad para la cimentación:

> *"los pilotes 3 y 7 tropezaron a los 6,30 m. de hinca con restos de fábrica del puente antiguo; atravesándolos a causa de la poca consistencia de dichos restos (espesor de 0.80 m. a 1 m.)"*[10]

[9] Sign AHPJ 31313. El proyecto de la sección de carretera fue aprobado por Real Orden de 29 de julio de 1907.

[10] Sign AHPJ 54755



Obras Públicas — Provincia de Jaén

HINCA DE PILOTES

Puente sobre el rio Guadalquivir — Carretera de Venta de Santa Amalia a la del Sereno — Peso de la maza 3.750 Kgs. a vapor

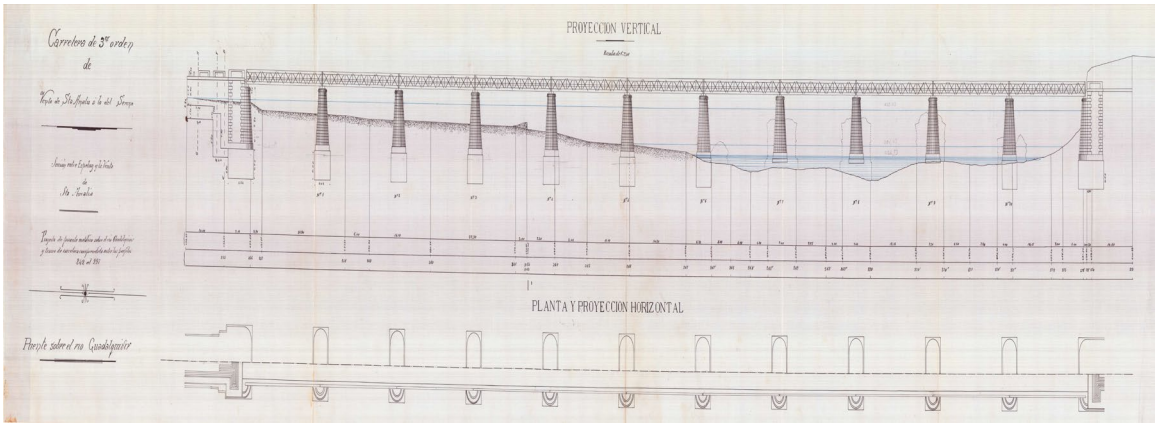
FECHA	LUGAR DE LA HINCA	N.º del pilote	Longitud Mtrs.	Sección Cms.	ARMADURA Longitudinal m/m	ARMADURA Transversal m/m	Peso del pilote Kgs.	Relación entre el peso de la maza y del pilote	Altura de caída Mts.	Número de golpes por minuto	Andanadas de 5 golpes	Penetración de la última andanada Cms.	Longitud de la hinca Mts.	OBSERVACIONES
22/II/25		1	9.00	40x40	4 ϕ 25	Estribos ϕ 5 m/m cada 10 cms. y zunchado con ϕ 5 m/m y pasos de 5 cms. en 1 mt. a los extremos	3.600	M/P = 1/04	0,20 0,50 1,00	45 40 35	100/100 216	1.0	8.50	
24/II/25		2	-id-	-id-	-id-		-id-	-id-	-id-	-id-	100/100 221	2.5	8.75	
24/II/25		3	-id-	-id-	-id-		-id-	-id-	-id-	-id-	100/100 208	2.0	8.50	
25/II/25		4	-id-	-id-	-id-		-id-	-id-	-id-	-id-	100/100 213	0.5	8.60	A los 2,50 de hinca se rompió el pasador de unión del vastago con los bridones
1/III/25	Pila nº 7	5	-id-	-id-	-id-		-id-	-id-	-id-	-id-	100/100 230	0.8	8.50	
2/III/25		6	-id-	-id-	-id-		-id-	-id-	-id-	-id-	100/100 204	3.0	8.75	
2/III/25		7	-id-	-id-	-id-		-id-	-id-	-id-	-id-	100/100 209	2.6	8.75	
3/III/25		8	-id-	-id-	-id-		-id-	-id-	-id-	-id-	100/100 204	1.5	8.85	
			72.00										69.20	

Dosificación — 300 Kgms de cemento - 400 l de arena. - 800 l de guijo.

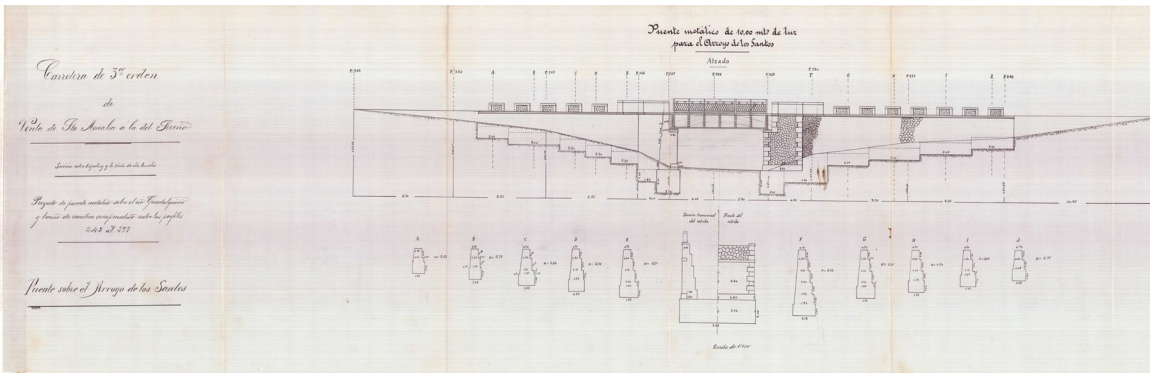
Azuche. — de pletina de 3 milimetros y punta de hierro fundido.

Nota — Los pilotes 3 y 7, tropezaron a los 6,30 de hinca con restos de fabrica del puente antiguo; atravesandolos a causa de la poca consistencia de dichos restos (espesor 0,80 á 1,00). No hubo el menor incidente durante la hinca de los pilotes de esta pila habiendose ejecutado la hinca con normalidad y facilidad.

Informe de la hinca de pilotes de la pila nº 7. Sign AHPJ 54755



Alzado y planta del proyecto de puente de hierro del Guadalquivir. Sign AHPJ 31313



Alzado y planta del puente de hierro sobre el arroyo de los Santos. Sign AHPJ 31313

Una barca sobre el Guadalquivir para el tránsito en la carretera

En 1913 se proyectó la construcción de una barca sobre el río Guadalquivir para el que tránsito por la carretera no quedará interrumpido en este tramo, mientras se construía el puente definitivo.
Sobre el funcionamiento de la barca:

> *"el movimiento* […] *se efectúa a mano por medio de dos cables de alambre fijos en ambas orillas, que pasan por rodillos situados sobre cubierta: el de ascenso y descenso de las rampas tiene lugar de igual modo por mediación de unos cables que, pasando por roldanas, se amarran en la cubierta. […] Los amarres de los cables se hacen a unos vástagos de hierro embutidos en unos dados de hormigón de 0,8 x 0,8 x 2m".* [11]

Sobre su construcción, se dice que

> *"la pontona o barca la proyectamos de hierro y acero, a excepción de la cubierta y portalones que son de madera. A ello nos ha inducido el que el*

[11] Sign AHPJ 31314

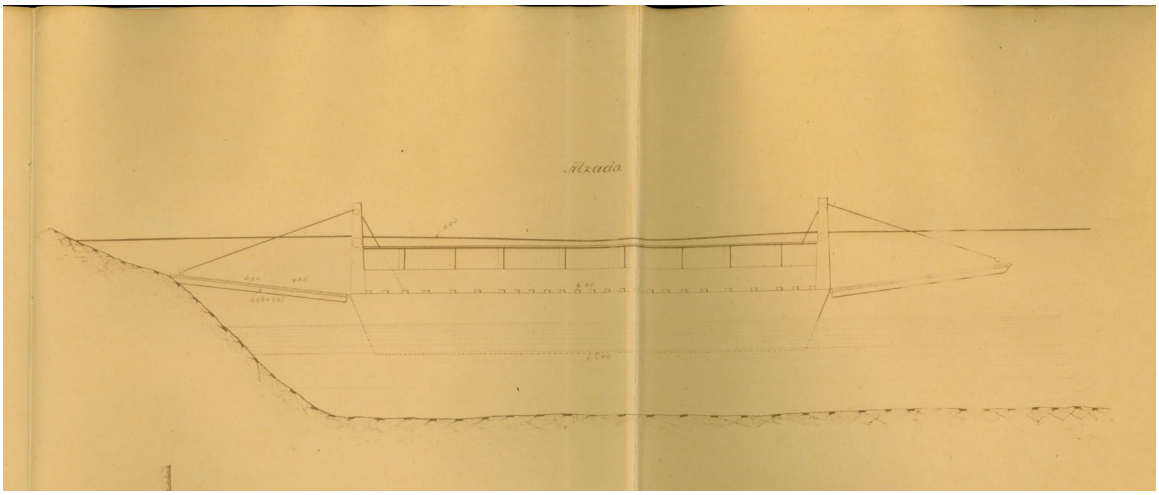
coste es casi el mismo que si se construyera toda de madera, y en cambio se tiene la ventaja de mayor resistencia y más fácil y económica conservación. Las dimensiones que la hemos dado son las suficientes para el servicio que ha de prestar y que como puede verse en los planos son 8 metros de eslora, 4 metros de manga y 1 metro de puntal. El casco es de forma rectangular constituido de acero con cubierta de madera, como queda dicho, y a ambas bandas corre una barandilla para defensa de personas y efectos que hayan de transportarse. A los dos extremos de proa y popa van embisagradas rampas de madera que permitan el desembarque con toda clase de mareas."

Las vicisitudes de esta barca fueron muchas en su periodo de vida, debido a los estragos producidos por las avenidas del río. Como ejemplo, el producido en diciembre de 1916, cuando el ingeniero encargado da cuenta que:

[…] a consecuencia de la crecida del río Guadalquivir, crecida que elevó 3,50 m. sobre su cota ordinaria, la barca que sirve de enlace a trozo de la carretera de Santa Amalia a la del Sereno, ha sido arrastrada de su emplazamiento habitual y llevada unos 300 metros aguas abajo, por consecuencia de haberse desprendido el terreno en uno de los soportes que fijaban los cables de amarre y haberse perdido este soporte, quedando por esta contingencia cortado el paso por la dicha carretera".

En marzo de 1917 la barca volvió a queda inutilizada tras otra crecida del río, y fue arrastrada a 4 km del sitio de su emplazamiento. La documentación indica que junto con esta barca "del Estado" existiría una barca de propios, también para el cruce del río, pero en un lugar más cercano a la población. La circulación por la barca también quedaría interrumpida en 1920 por las obras de recalce de las pilas del puente en construcción. Los problemas continuarían con más interrupciones en el servicio, proyectándose incluso en 1921 un traslado a un nuevo emplazamiento para la barca. En enero de 1922 ocurrió otro percance

cuando los vecinos del pueblo de Villanueva tomaron la barca para cruzar, en contra de las opiniones del barquero[12], *"pero por haberse roto el cable de tracción y uno de los amarres de fijación, la barca no pudo llegar al embarcadero y fue abandonada cerca de la orilla por los que pasaron*".



Esquema de la barca sobre el Guadalquivir. Sign AHPJ 31314

Conclusiones

En un trabajo anterior presentado en el *II Congreso Virtual de Archivos, Historia y Patrimonio Documental* ya trataba las incógnitas relacionadas con este puente[13]:

> *"Otro ejemplo de información "arqueológica" recogida en los proyectos de carreteras lo tenemos en el que incluía un puente sobre el río Guadalquivir en las inmediaciones de la localidad de Villanueva de la*

[12] Los barqueros eran auxiliares de Obras Públicas

[13] Fuentes documentales en el Archivo Histórico Provincial de Jaén de apoyo a la investigación arqueológica". *II Congreso Virtual de Archivos, Historia y Patrimonio Documental*, 15 al 31 de mayo de 2021. Comunicaciones. Asociación de Amigos del Archivo Histórico Diocesano. Jaén, 2021, p. 331-359

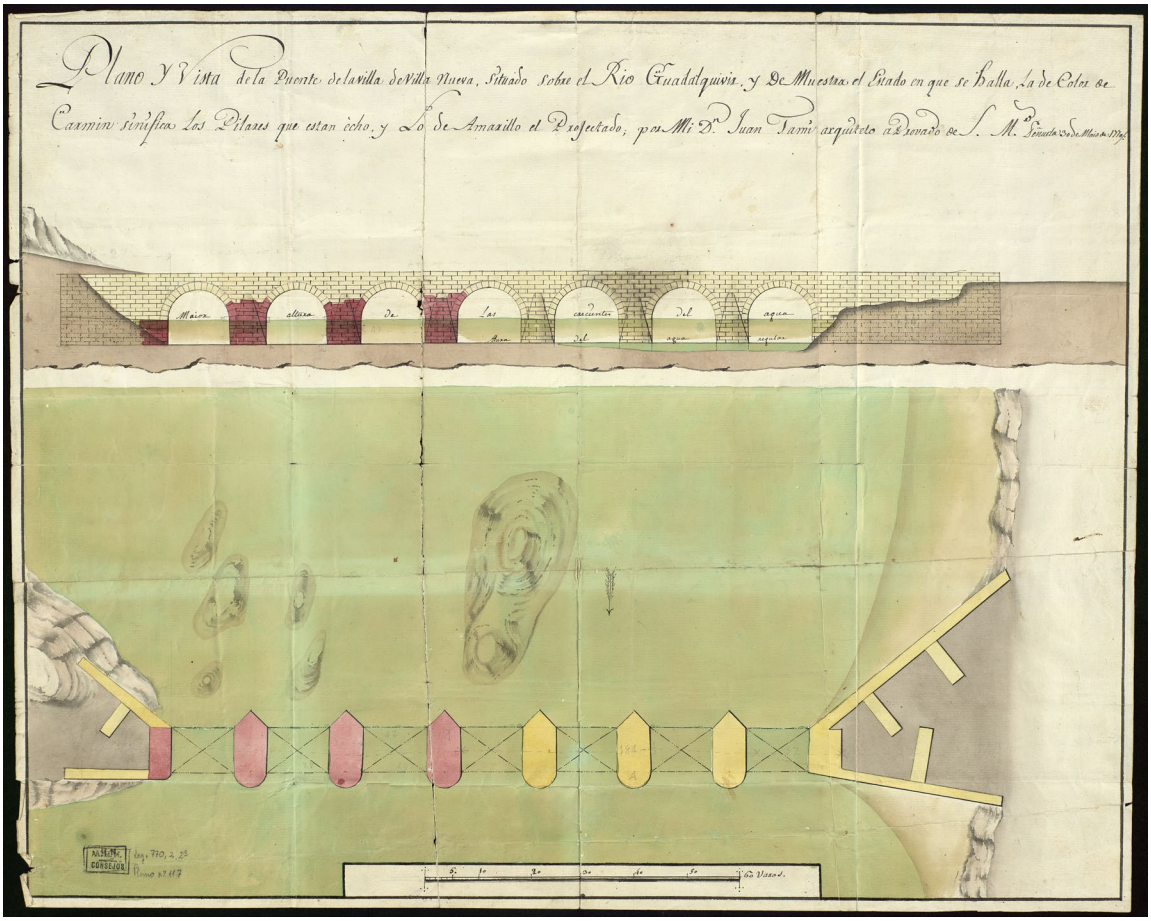
"

Reina. En 1909, el proyecto incluía para el paso del río un puente metálico, aunque finalmente en noviembre de 1931 se firma el acta de recepción definitiva de dos puentes construidos en hormigón armado: uno sobre el arroyo de los Santos, de diez metros de longitud y seis metros de ancho, y otro sobre el río Guadalquivir, formado por doce tramos rectos de veinte metros de longitud cada uno, y también de seis metros de ancho.

Sin embargo, la planimetría antigua, anterior a la construcción del puente en los años 30 del siglo XX, indica en esa zona del río la existencia de los "restos de un puente antiguo", que tradicionalmente se ha considerado de origen romano. En este proyecto, durante la construcción del puente de hormigón armado, se indica la situación de esos restos de cimentación, apenas visibles en el cauce del río en época de crecida del caudal. Según se puede comprobar en el croquis y plano adjuntos estos restos serán perforados por los pilotes de hormigón que formarán la cimentación de las pilas del nuevo puente.

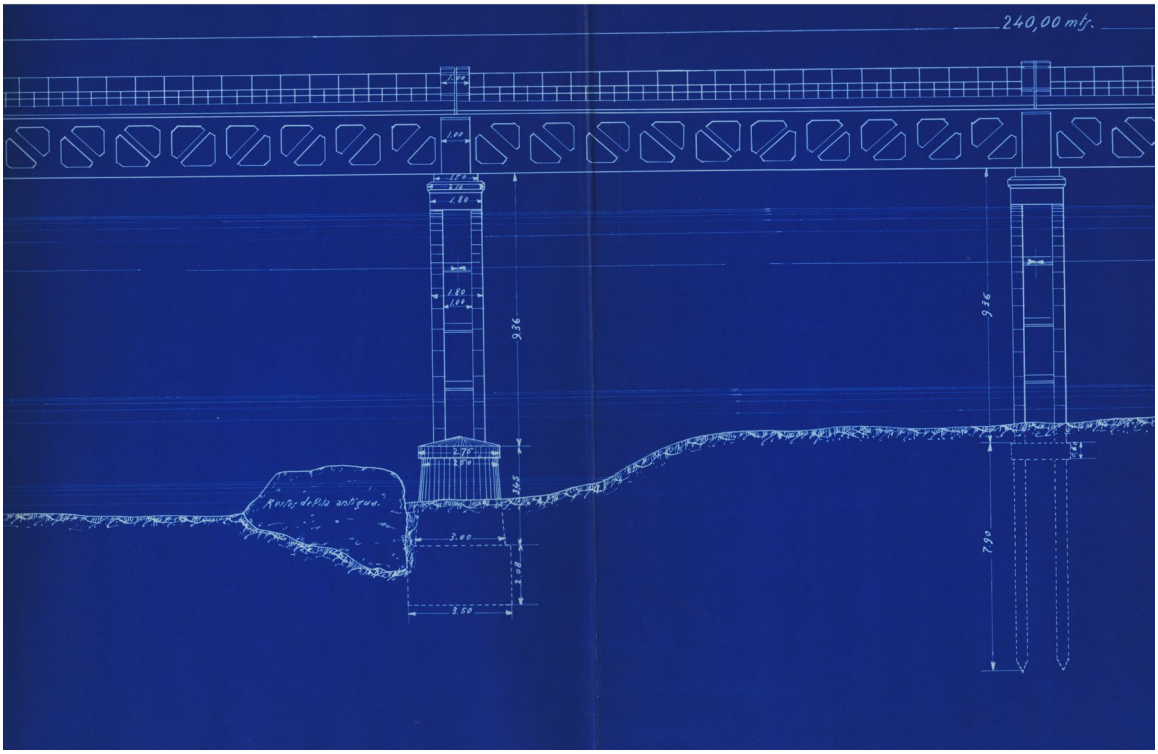
En este caso, la información contenida en el proyecto de construcción se une al resto de datos proporcionados por otras fuentes, corroborando la existencia no de un puente antiguo cuyas ruinas eran todavía visibles, si no la cimentación parcial y no de muy buena calidad de un puente que nunca se llegó a construir. Estos primeros trabajos de construcción estarían basados en proyectos del siglo XVIII de los cuales se había perdido la memoria a lo largo de los siglos XIX y XX, pero que sí aparecen documentados en los fondos que conserva el Archivo Histórico Nacional de ese periodo. Como es habitual en estos casos, cualquier resto del que se desconoce su antigüedad, construido con sillares o cemento, es considerado en principio como de origen romano."

En el Archivo Histórico Nacional de Madrid se conserva un plano que puede ayudar a aclarar la controversia sobre este puente. Aquí se representa un proyecto de puente de Villanueva sobre el Guadalquivir, donde se diferencia una parte de cuatro pilares ya construidos, sin levantar los arcos, y otros cuatro arcos solo proyectados, sin pilares antiguos. El plano, seguramente fechado en la segunda mitad del siglo XVIII, se conserva en el Archivo Histórico Nacional, extraído del expediente principal y formando un fondo de planos y mapas[14]. La consulta completa del expediente de donde proviene puede aportar más datos sobre la fecha de este proyecto e incluso del momento de construcción de estos pilares ruinosos.



[14] AHN Consejos, MPD 117

La incógnita continúa porque no tenemos información del momento en el que se construyeron estas cuatro pilas en la margen derecha del río, quizás en un proyecto un poco anterior en el tiempo al de este plano. Lo más plausible es que la construcción tal como se proyecta en este plano nunca llegó a terminarse, y los cimientos y pilares ya existentes se fueron deteriorando hasta quedar reducidos a unos restos de fábrica solo visibles en época de estiaje, que encontraron los ingenieros de Obras Públicas al realizar la cimentación del puente del siglo XX.



Detalle de restos de pila antigua en el plano del puente de hormigón armado sobre el río Guadalquivir. Sign AHPJ 54755

Anexo Fotográfico



Foto M.Roll. Pilas fuera del cauce del río, con aspecto de caballete



Foto M.Roll. Pilas de mampostería en el ámbito de crecidas del río



Foto M.Roll. Pilas en el cauce del río, reforzadas con tajamares



Foto M.Roll. Puente sobre el arroyo de Los Santos.