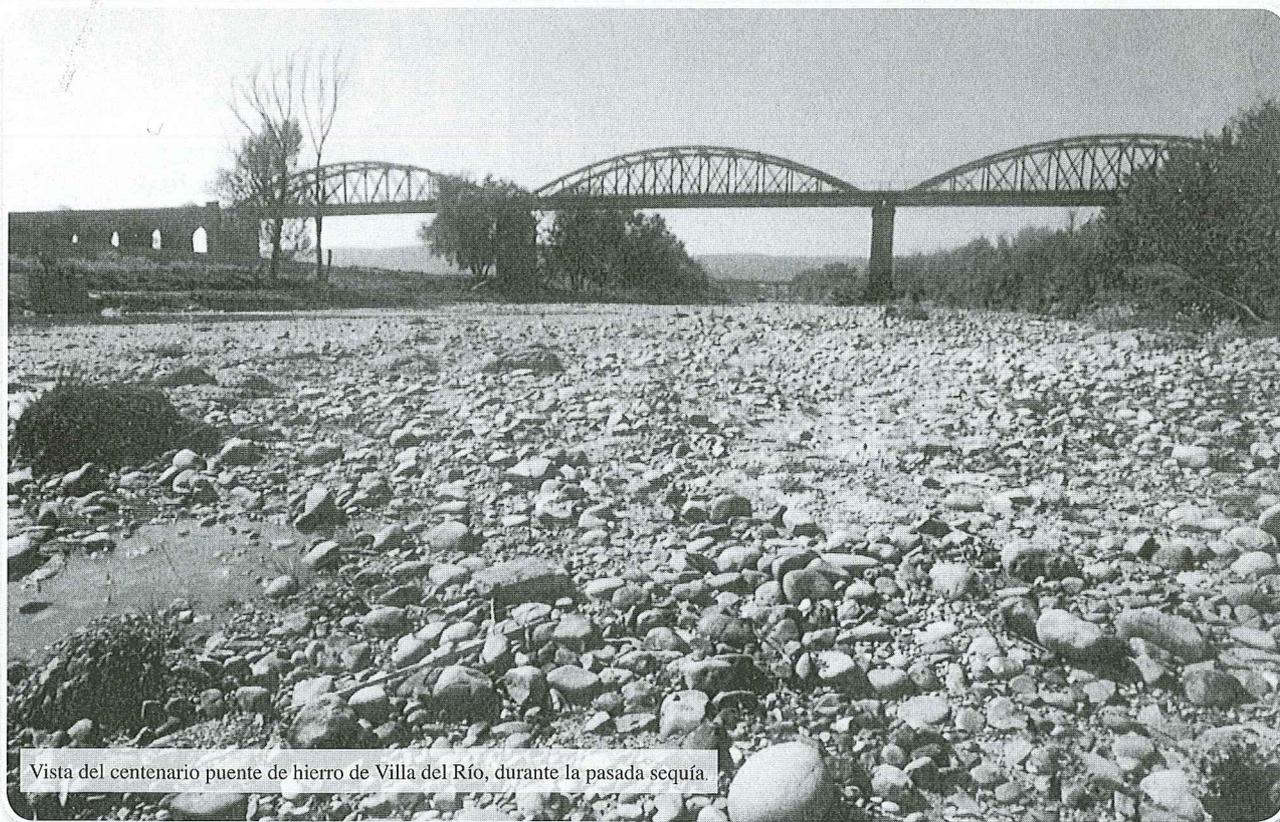


se establece escritura de contratación de la obra ante el Notario de Madrid, don Tomás Rivera Infante, por S. M. el Rey y en su nombre la Reina Regente del Reino, a favor de don José María Cornet en representación de la Sociedad "La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona", como mejor postor.

Los trabajos de cimentación y soporte dieron comienzo por el contratista el 1º de mayo de 1900

comercial entre el centro de la Península y Andalucía a través de Villa del Río, lo que dio origen al establecimiento de ventas y ventorrillos en el trayecto, para dar comida y descanso a los viajeros que hacían esta ruta, enriqueciendo la comarca.

Los años que duraron las obras de la carretera y el puente <sup>realizó</sup> vitalizaron y favorecieron a Villa del Río dando <sup>no sólo</sup> a los lugareños sino también a los de fuera, y las posadas y fondas se vieron



Vista del centenario puente de hierro de Villa del Río, durante la pasada sequía.

y el 25 de noviembre de 1901 se principia la ejecución de su parte metálica más importante en los talleres de la Maquinista Terrestre y Marítima en Barcelona. Una vez trasladadas las piezas y colocadas en el organigrama quedaron las obras terminadas y disponibles para efectuar las pruebas el 3 y 4 de junio de 1904. El acta de recepción provisional se aprobó el 27 de marzo de 1905 y **la recepción definitiva e inauguración del puente tuvo lugar el 25 de Junio de 1905.**

Por tanto, desde principios del siglo XX tenemos el Puente de Hierro, como popularmente es conocido, que vino a solucionar el problema del tráfico agropecuario al establecerse un enlace entre los caminos utilizados en la trashumancia y el ferrocarril, y a facilitar el desarrollo cultural y

saturadas de arrieros, trabajadores cualificados y técnicos forasteros que acudieron a participar y dirigir las operaciones del montaje.

El año 1937, durante la contienda civil, el puente sufre la destrucción del primer arco (el de la derecha en sentido de la corriente), dejándolo fuera de servicio. La población quedó nuevamente aislada con la otra orilla acudiendo a cubrir sus necesidades la tradicional Barca. El puente fue restaurado en los años 1950/51 cumpliendo desde entonces las funciones para las que fue construido.

**El 25 de Junio del presente año se cumple el Primer centenario de su inauguración.**

# Primer centenario del puente de hierro sobre el río Guadalquivir en Villa del Río (1905-2005)

Francisco Pinilla Castro

José María de la Vega en el año 1873 en su libro Memoria de Villa del Río, dice: *"sobre el mismo río Guadalquivir, existe una barca propia del Municipio, que facilita el paso para las huertas y fincas situadas al otro extremo del Río, y a las posesiones de la Sierra y término de Montoro; siendo al mismo tiempo camino de herradura para Fuencaliente. Si en este sitio de la barca se colocara un puente para el tránsito público, sería una mejora de mucha importancia para Villa del Río; no será extraño que algún día lo verifique la generación venidera"*.

Los vaticinios de don José María no se hicieron esperar mucho tiempo pues 20 años más tarde ya se contempla el proyecto por el Estado en una Ley. Se construyó el deseado puente que fue tendido sobre el río Guadalquivir entre los años 1900 a 1905, durante el reinado de Alfonso XIII, siendo Alcalde de la villa Pedro Luis Molleja Criado.

En la Ley del 4 de septiembre de 1893, se incluye en el Plan General del Estado (Proyecto de desarrollo de las carreteras de la Nación), una carretera que va desde la estación de Villa del Río al empalme con la de Andújar a Villanueva del Duque, provincia de Córdoba, y en ella se dispone la construcción inmediata de un Puente sobre el río Guadalquivir, con independencia de la carretera, por ser muy necesario para el desarrollo de las obras a realizar.

El Ingeniero don Antonio López Bermúdez, nombrado para hacer la memoria de la obra, reseña en la misma el estudio que hace sobre el valle del río y la naturaleza y disposición de su suelo; dice que ha analizado el cauce en una longitud de 3,50 kilómetros y señala cuatro sitios como posibles para situar el puente. De la comparación de las ventajas e inconvenientes que cada uno presenta, elige como más conveniente el paso de la

barca o sea a unos mil metros aguas arriba de Villa del Río.

Una vez decidido el emplazamiento determina la altura de la rasante, que fija en doce metros como mínimo sobre el estiaje, teniendo en cuenta que se han producido en el río crecidas de hasta 9 metros y que hay que descontar de los 3 metros que quedan, 1,40 m. que ocupa el piso con las vigas y dejar el resto para evitar el choque de los cuerpos flotantes que en ocasiones transporta la corriente.

El puente proyectado se compone de una parte metálica, que consta de tres tramos de 48,40 metros de luz y otro de fábrica, compuesto de cinco arcos de medio punto de 8 metros de luz. La distancia entre las vigas será de 6,40 m. resultando una anchura libre para el tránsito de 4,80 m. y para las personas se disponen dos paseos volados de 0,80 m.

Toda la piedra para el puente se traerá de la cantera de Pedro Canales, que dista 3.800 metros del lugar de la obra y da una arenisca roja resistente, muy propia y útil en este tipo de terraplenes que han de resistir las embestidas de las crecidas del río.

El presupuesto primitivo de contratación del puente asciende a 544.293,02 pesetas y al mismo tiempo que se incluye la carretera en el Plan General se dispone que el puente sobre el río Guadalquivir, indispensable en la obra por la gran utilidad que habría de reportar, se construya inmediatamente y con independencia de ella.

Se agilizaron los trámites, y una vez ultimados la confección y exposición de proyectos, apertura de pliegos y remate, el 16 de Noviembre de 1899