

FIESTAS EN HONOR A NTRA. SRA. DE LA PURÍSIMA CONCEPCIÓN

La Cerradura

_2026



28,29 y 30 agosto

PROCESIÓN 8 septiembre



**Ayuntamiento
de Pegalajar**



EL PUENTE PADILLA

POR ENRIQUE ESCOBEDO MOLINOS
CRONISTA OFICIAL DE LA CERRADURA

A comienzos de la tercera década del S. XIX bajo el reinado de Fernando VII, se proyecta la carretera de Bailén a Granada a través de la depresión del Guadalbullón, superando los puertos del Carretero, el Zegrí y el Onitar, para continuar después en dirección a Granada. Finalmente es esta la opción elegida, frente a la alternativa planteada de hacerlo a través de Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Alcaudete, y Alcalá la Real, que alegaba a su favor el hecho de unir a más núcleos de población.

El nuevo trazado proyectado también planteaba algunos retos, como la construcción de un puente sobre el Guadalbullón a la altura de la Cerradura y el de construir un túnel para atravesar el angosto paso de la Puerta de Arenas. Para solucionar el paso del río se ideó la construcción de un puente de piedra de un solo arco baído, de 18 metros de luz y 2,30 metros de flecha.

Aspecto del puente Padilla en 1840





Desconocemos el nombre del ingeniero proyectista y la fecha exacta de su edificación, pero sí tenemos noticias de la construcción del mismo a través de las noticias que aparecen en la Gaceta de Madrid y en el Eco del Comercio, en abril de 1839. Durante la construcción del nuevo puente, se utilizaron piedras procedentes de dos canteras, la de Herrera próxima a la obra y la de los Capuchinos en Jaén. Para que ustedes se hagan una idea de la magnitud y coste de la misma a continuación les facilito algunos datos referentes a la tercera semana de trabajo de marzo de 1839:

Para la construcción de machones y muros de sostenimiento; cuatro albañiles a diez reales, dos albañiles a siete reales y un albañil a seis reales. En la construcción del puente; dos canteros a catorce reales en el asiento de cantería, un cantero a nueve reales y dos peones en la cantera de Herrera que transportaran y condujeran la cantería a la obra a cinco reales.

En la cantera de los Capuchinos; dos canteros sacadores de piedra a nueve reales, un cantero sacador a seis reales y dos peones a cinco reales, sacando piedra de mampostería los primeros y cargando en carros los segundos. Asimismo encontramos un carpintero a doce reales que se encargaba de hacer cañas, arreglar las plantillas y otras faenas necesarias. Veinte peones a cinco reales y cuatro peones menores a tres reales, se dispusieron para hacer mezcla, arrimar piedra a los albañiles y conducir cantería al asiento junto a otras labores y tareas requeridas.

También se emplearon once caballerías a cinco reales y medio para conducir cascajo al terraplén en el área de las huertas, para lo que aparte se precisaron cinco canteros sacadores, que extrajeron y devastaron la cantería a razón de cincuenta y seis maravedís por pie cúbico. De igual modo, se ocuparon ocho carros en la conducción de cantería desde la cantera al puente a dos reales el pie cúbico, mientras que la piedra de mampostería desde la cantera de los Capuchinos al puente, resultó a seis reales la carga y quince la cantería en labra de sillería en postas a aristones.

Así pues, durante esa semana se compraron al maestro espartero Julián Delgado ocho docenas de espuelas.

Este importante contingente de sesenta y siete operarios, once caballerías y un número indeterminado de carros, consiguieron en esa misma semana asentar quinientos pies cúbicos de cantería en el estribo de la derecha, construyendo en total mil doscientos pies cúbicos de mampostería en conjunto con el estribo de la izquierda, y echando ciento treinta y seis varas cúbicas de cascajos de río en el terraplén de la huerta.

Los canteros sacadores, extrajeron y devastaron quinientos pies cúbicos de cantería, las carretas condujeron al puente doscientos ochenta y ocho pies cúbicos de cantería y ciento cincuenta y seis pies cúbicos de mampostería. Las obras del puente debieron de finalizar en 1940 coincidiendo con la apertura del túnel de Santa Lucía, no obstante tan magnífica obra de ingeniería vio su vida truncada en la tarde del 7 de septiembre de 1949 en que una





imponente riada procedente de Cambil, que ya había destruido dos puentes, inundado la iglesia y arrasado varias casas, llegó al Guadalbullón dejando a su paso numerosos daños, destrozando el puente de Cambil, la fábrica de la luz, el molino harinero y todas la huertas de la Cerradura que quedaron anegadas, de modo que una vez el agua llegó al puente Padilla lo derribó en su totalidad conservando tan sólo los estribos laterales.

Para intentar paliar tan importante pérdida se construyó un nuevo puente sobre los restos que habían quedado del antiguo, para lo que se erigieron dos grandes pilares entre los estribos del anterior, se rebajó la altura del puente y se disminuyó el ancho del tablero a tan solo tres metros, quedando limitado por tanto el paso de vehículos en una u otra dirección y sin posibilidad de cruce. También quedó reducida la capacidad de carga, ocasionando numerosos problemas a los transportistas que se veían obligados a cruzar el río por un vado, acción que además de suponer una pérdida de tiempo conllevaba un serio peligro.

Aspecto del Puente Padilla en 1952



Este segundo puente estuvo activo hasta 1959, ya que para esta fecha se había construido un nuevo puente en mejores condiciones a trescientos metros aguas abajo, que es el que persiste en la actualidad.

