

El alcantarillado principal de Tarifa. Antecedentes y construcción en 1890-93

Andrés Sarria Muñoz / IECG

Recibido: 18 de noviembre de 2025 / Revisado: 19 de noviembre de 2025 / Aceptado: 9 de diciembre de 2025 / Publicado: 23 de abril de 2026

RESUMEN

Este trabajo analiza la construcción de una infraestructura esencial para el saneamiento y ornato de Tarifa: su cloaca principal. Una vez desviado el arroyo hacia la Caleta en 1889, se acometió el alcantarillado del antiguo cauce urbano tomando como base el proyecto del reconocido arquitecto provincial Juan de la Vega. Con algunas modificaciones al plan original, las obras comenzaron en marzo de 1890 en la puerta del Retiro, interrumpiéndose durante más de un año por diferencias con la constructora tras haberse construido con defectos en una buena extensión. Se reanudaron en octubre de 1891 y quedaron prácticamente terminadas a finales de 1892, a falta de adoquinar la calzada y embaldosar las aceras de la nueva calle principal: Sancho el Bravo, o sea, la popular Calzada. Ulteriores discrepancias con la contratista llevaron a paralizar de nuevo los trabajos, siendo concluidos por el propio Ayuntamiento en los años siguientes.

Palabras clave: Tarifa, arroyo, Angorrilla, proyecto, alcantarilla, embovedado.

ABSTRACT

This paper analyses the construction of an essential infrastructure for the sanitation and beautification of Tarifa: its main sewer. Once the stream had been diverted to La Caleta in 1889, work began on the sewerage system for the old urban watercourse, based on the project designed by the renowned provincial architect Juan de la Vega. With some modifications to the original plan, work began in March 1890 at the Retiro gate, but was interrupted for more than a year due to differences with the construction company after a large section had been built with defects. Work resumed in October 1891 and was practically completed by the end of 1892, with only the paving of the road and the tiling of the pavements of the new main street, Sancho el Bravo, that is, the popular Calzada, remaining to be done. Further disagreements with the contractor led to the work being halted again, and it was completed by the Town Council itself in the following years.

Keywords: Tarifa, stream, Angorrilla, project, sewer, vaulting.

1. INTRODUCCIÓN

El pequeño río que atravesaba la población fue la cloaca de todo el vecindario, ya que las cañerías de aguas residuales de ambos márgenes confluyen aquí por ser el punto más bajo del recinto intramuros. Y no sólo las letrinas particulares, sino también las aguas sucias de fábricas y otras actividades: pescadería, carnicería, salazones, etc. El cauce era igualmente aprovechado como un gran basurero donde se arrojaban toda clase de objetos y materias, formándose charcas de agua putrefacta (Sarria Muñoz, 2017: 32-38).

Tal acumulación de materiales favorecía que el estrecho arroyo se saliese de madre con poco intensas que fuesen las crecidas. De manera que las inundaciones del centro urbano eran una amenaza permanente, sobre todo desde comienzos del siglo XVIII, causando daños cuando las precipitaciones daban lugar a avalanchas.

2. UNA CLOACA DESCUBIERTA

A partir de la conquista de Gibraltar en 1704 por la armada angloholandesa, el problema

se agravaría con la llegada de numerosos exiliados de aquella plaza. A la par, debido al considerable aumento de la guarnición militar tarifeña, arrojando desperdicios y basuras por los torreones del castillo, se había formado un albañal entre la puerta del Mar y la playa. No es de extrañar que el corregidor Pedro Lobo y Arjona afirmase con rotundidad, en 1796, que el arroyo “es un depósito el más terrible de cuantas porquerías e inmundicias son dables, impidiendo en el invierno el curso de las aguas, originando las inundaciones tan frecuentes que se experimentan con tan grave perjuicio de los vecinos, haciéndose intolerable su putrefacción y mal olfato en todo el pueblo”.¹

Se añadía que hasta 1814 no se inauguró el primer cementerio extramuros, en un solar cercano a la entonces arruinada ermita de San

Sebastián. Los enterramientos en las iglesias y ermitas habían llegado al extremo de que muchos feligreses no asistían a misa por el insoportable hedor proveniente de las sepulturas.² De modo que si las pandemias de peste no se dieron aquí con mayor frecuencia fue gracias a los efectos purificadores de los vientos reinantes en el Estrecho.

Es natural que el saneamiento de la población constituyese siempre motivo de desasosiego para los vecinos y asunto de mucha preocupación para las autoridades locales. El Ayuntamiento solía acometer la limpieza y desescombro del arroyo para evitar posibles desbordamientos y eliminar aquellas balsas de podredumbre. Habitualmente se removía la tierra y las piedras del lecho a fin de que cuando lloviera esa suciedad fuese arrastrada al mar por la corriente.³

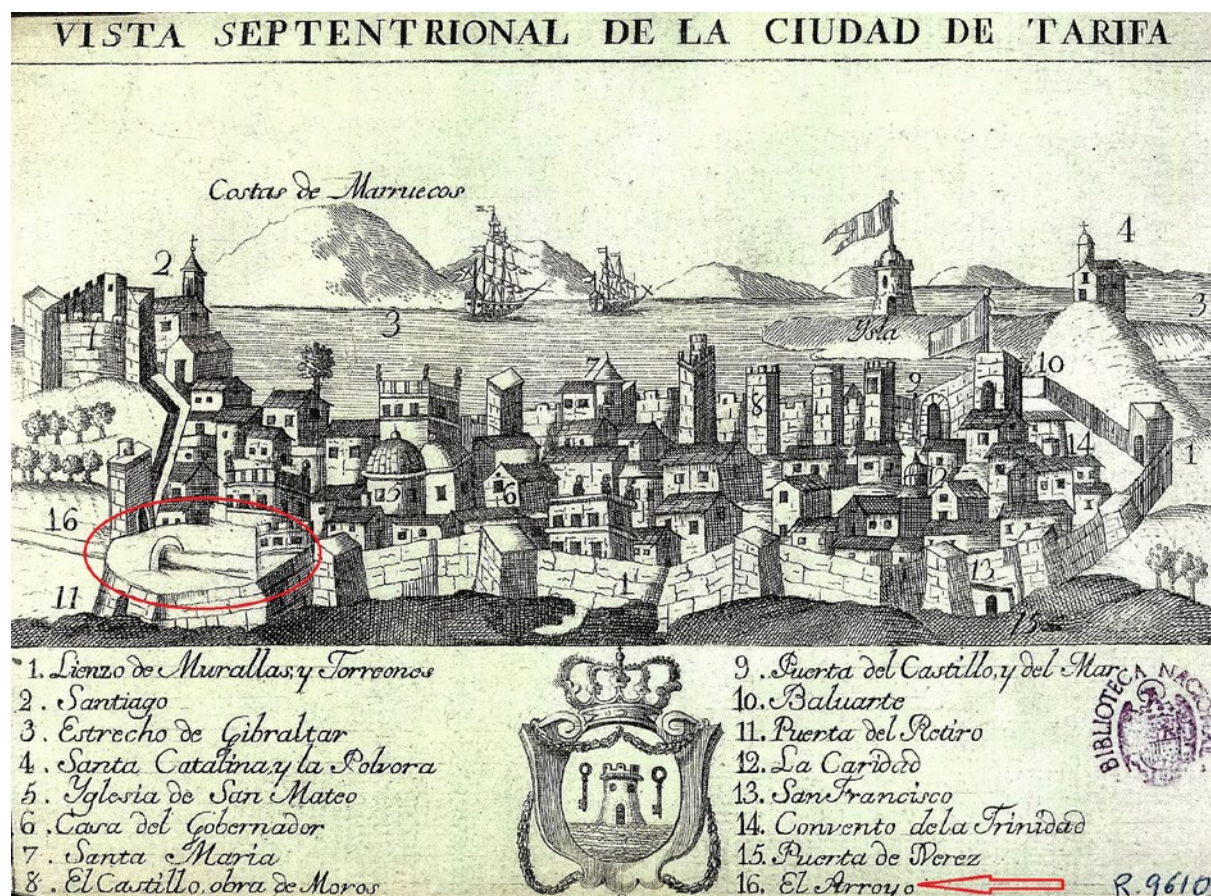


Lámina 1. Vista general de Tarifa. Dibujo de Pascual Cucó, 1778. Se observa el arroyo con el nº 16 entrando bajo la Torre de la Red (BNE, Mv/14)

1 Archivo Municipal de Tarifa (AMT), Actas Capitulares (AC), tomo 41, fols. 80-81.

2 *Ibidem*, tomo 43, año 1806, fols. 415-418.

3 *Ibidem*, tomo 37, fol. 185.



Lámina 2. Detalle del plano de Tarifa de A. González Salmón, de comienzos del siglo XIX. Destaca el arroyo atravesando el pueblo para desaguar junto al cerro de Santa Catalina (Cartoteca del AGMM, sign. CA-51-01)

Otro medio fue la aplicación en 1792 de un impuesto para la recogida de basuras y escombros de la vía pública, pagando a dos jornaleros que con sus bestias se encargarían de barrer las calles, cargar y sacar dichos escombros fuera de las murallas. Así se mantendrían limpias y libres “de tanta porquería y bascosidades como se encuentra en ellas, en perjuicio de la salud pública y del buen aspecto del pueblo”.⁴ Sin embargo, el problema no se resolvió ni mucho menos, y en 1817 hubo que tomar otras medidas más contundentes, como imponer una fuerte multa a quien arrojara escombros, basuras o inmundicias en las calles y en el arroyo.⁵

Además, desde 1806 existió en Tarifa un contingente de presidiarios, que se emplearon en trabajos de carácter militar y civil, destinándose en ocasiones a la limpieza del arroyo. No era mano de obra gratuita, puesto que el Ayuntamiento abonaba sus jornales a los mandos castrenses y no directamente a los presos.⁶

Por otra parte, el Gobierno central elaboró unas “Instrucciones” en 1849, aunque publicadas en el BOP de Cádiz a comienzos de 1854,⁷ dirigidas a los alcaldes para la adopción de prevenciones que evitaran el contagio del cólera. Debía prestarse especial atención a “la reparación, limpieza y curso expedito de los conductos de aguas sucias, de pozos inmundos, sumideros, letrinas, alcantarillas, arroyos, corrales, patios y albañales”. Y puntualizaba que “se limpiarán los arroyos que cruzan por el interior de algunas poblaciones, dando curso fácil a sus aguas e impidiendo se arrojen en ellas materias de cualquiera índole que puedan detener o impedir su salida”.⁸

3. PRIMEROS INTENTOS DE ALCANTARILLADO

Sobre convertir el cauce intramuros en una cloaca cubierta tenemos la primera noticia en 1840 con la propuesta del tarifeño José Illescas

4 *Ibidem*, tomo 39, fol. 616.

5 *Ibidem*, tomo 45-2, fol. 240: “La ciudad acuerda que se rompa bando fijando la multa de ocho ducados a toda persona que se averigüe que en el arroyo o calle eche inmundicias”.

6 *Ibidem*, tomos 52, fol. 62; y 53, fol. 99.

7 BOP de Cádiz nº 18 de 10 de febrero de 1854: “INSTRUCCIONES que deberán observar los Gefes políticos y Alcaldes en la adopción de las disposiciones gubernativas necesarias para contener o minorar los efectos del cólera morbo asiático”.

8 AMT, caja 14L. Expediente sobre ordenanzas municipales.

Gómez para “dar nuevo curso al Arroyo que pasa por el medio de esta ciudad y construir una cloaca general”. La Diputación Provincial aceptó este proyecto, pidiendo en 1841 al Ayuntamiento que encargase el plano y el presupuesto, aunque de momento la iniciativa quedaría aplazada.⁹

En 1863 fue cuando el Consistorio decidió abordar la cuestión del desvío con el mayor interés para evitar las inundaciones y eliminar aquel foco de infecciones, “construyéndose una cloaca en sustitución del arroyo a costa de los dueños de las fincas que la utilicen”.¹⁰ Es decir, que los vecinos más cercanos costearían la obra por ser a quienes mayormente beneficiaría.

Pero el proyecto no avanzaba, a pesar de que todos estaban de acuerdo en que debía desaparecer cuanto antes aquel pestilente cauce. Así lo declaraba el Ayuntamiento cuando en 1865 se propagó epidemia de cólera en la provincia, ordenándose las habituales disposiciones para prevenir aquí el contagio. Pero surgía el inconveniente de siempre: la obra era demasiado costosa para que el pueblo pudiera emprenderla únicamente con recursos propios.

Hasta 1878 no se trata en los plenos municipales sobre la posibilidad de cubrir el lecho urbano como consecuencia de la eventual canalización. Desde entonces van siempre unidas ambas obras, considerándose como proyectos inseparables, “siendo consecuencia de la desviación del acueducto el enmadronamiento de la cloaca”.¹¹

En junio de 1882 fue aprobado por el gobernador civil el plan para la alineación parcial de las fachadas en las calzadas laterales del arroyo. Esta autorización implicaba que ya se podían acometer las obras del desvío y embovedado. Una comisión municipal redactó prontamente el proyecto, auxiliada por Rafael Emilio Grimaldi, maestro de obras y ayudante del arquitecto provincial Juan de la Vega y Correa (1806-1883). Se presentaban por separado los costes del desvío y los del alcantarillado, aunque vinculada una obra a la otra, puesto que el cauce urbano quedaría convertido en una cloaca al



Lámina 3. Plano del curso urbano del arroyo, elaborado por el arquitecto provincial Juan de la Vega en 1883 (AHPCA)

9 Ídem, AC, tomo 52, fol. 237 y legajo 5.940, doc. 102.

10 Ídem, AC, tomo 56, fol. 27.

11 *Ibidem*, tomo 59, fols. 59, 65 y 66.

recibir las aguas negras de todo el pueblo cuando las riadas dejasen de arrastrar al mar las basuras y demás porquerías. El detallado informe, firmado por el dicho Juan de la Vega con fecha de 3 de marzo de 1883, fue muy elogiado por los ediles tarifeños cuando se presentó en el pleno del día 21 de este mes. El expediente consta de memoria descriptiva, presupuesto, tres planos, coste de jornales y materiales, así como las condiciones técnicas y para la subasta de los trabajos.¹²

El trazado longitudinal del embovedado se dividía en dos secciones de diferentes dimensiones y longitud. Una desde la puerta del

Retiro hasta el puente de San Mateo (delante de la iglesia), de 85 metros lineales de madrona de ladrillo “de segundo orden”, esto es, de 70 centímetros de ancho por 85 de alto.

Continuaba con otra sección de “primera clase” desde el puente de San Mateo hasta unos 67 metros por fuera de la puerta del Mar, con 382,24 metros de embovedado de 1 metro de ancho por 1 metro de alto desde el suelo hasta la clave de la bóveda. Por tanto, la longitud total del alcantarillado sería de 467 metros, de los cuales 400 correspondientes al trazado desde la puerta del Retiro hasta la puerta del Mar.

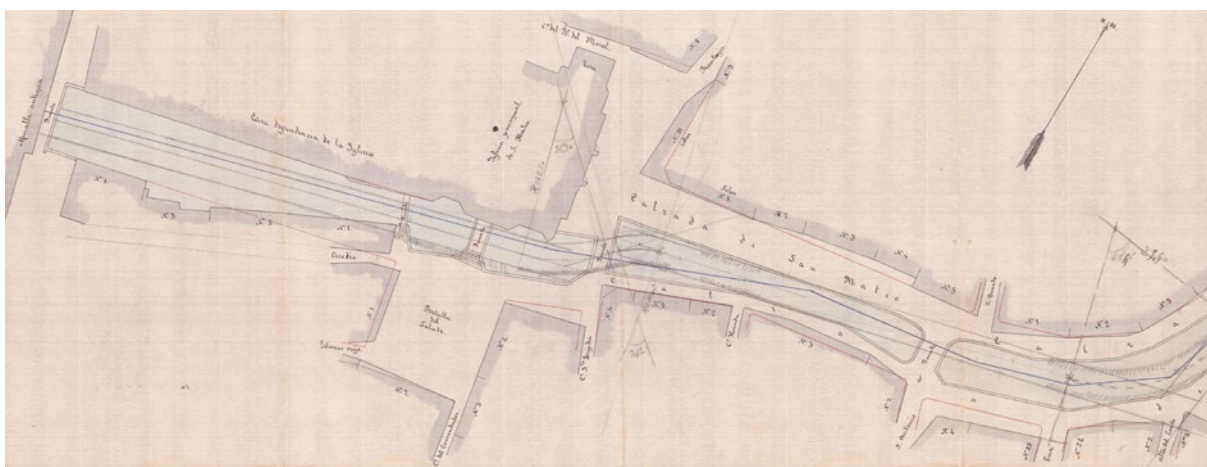


Lámina 4. Plano de Juan de la Vega (1883). Detalle del tramo entre la Puerta del Retiro y la embocadura de la calle San Francisco (AHPCA)

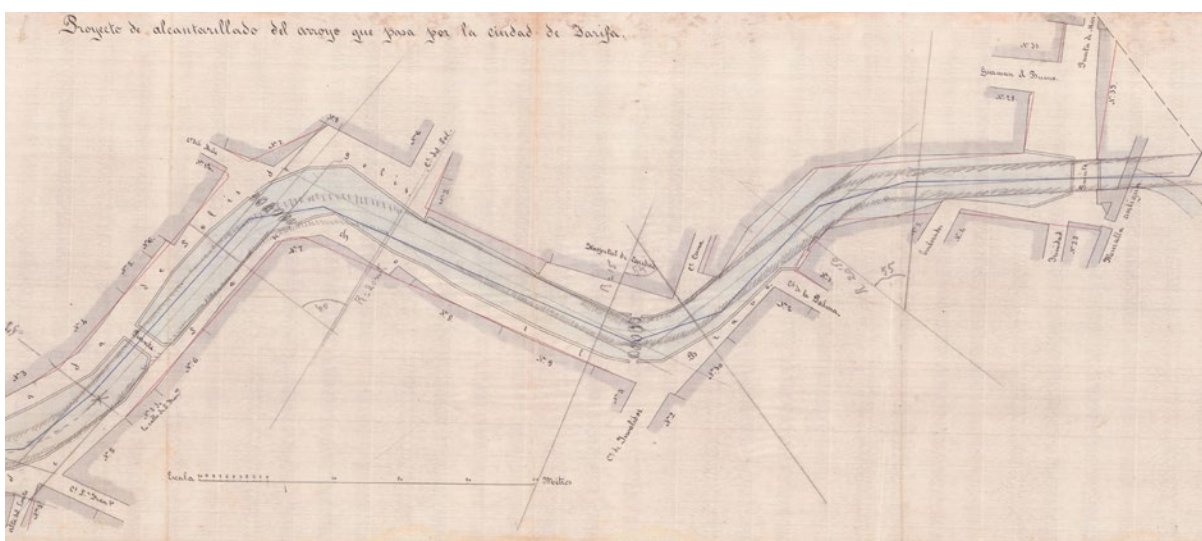


Lámina 5. Plano de Juan de la Vega (1883). Detalle del tramo entre la iglesia de San Mateo y la Puerta del Mar (AHPCA)

12 Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPCA), sección Administración del Estado. Obras Públicas, sign. 5.580.

El último tramo de la obra consistía en abrir un canal de unos 20 metros de largo en su desembocadura en la playa cerca de la torre de Guzmán el Bueno, dándole alguna pendiente hasta donde alcanzaba la marea baja para que siempre desaguara directamente al mar.

La cloaca tendría una suave pendiente del 1 % con objeto de que fuese higiénica y al mismo tiempo estable y firme, calculando la velocidad de la corriente en 85 cm por segundo, con lo que todo líquido sería expulsado de la población en algo más de 7 minutos. La firmeza estaba asegurada con el desnivel de sólo 10 m por kilómetro, no suponiendo esto peligro de erosión para su suelo de losas de Tarifa.¹³

Cuando todo parecía propicio para iniciar la obra, hubo que demorarla algunos años por la declaración en España de epidemia colérica en 1884, adoptándose las debidas



Lámina 6. Plano de Juan de la Vega (1883). Detalle de la desembocadura de la alcantarilla en la playa, cerca de la Puerta del Mar (AHPCA)

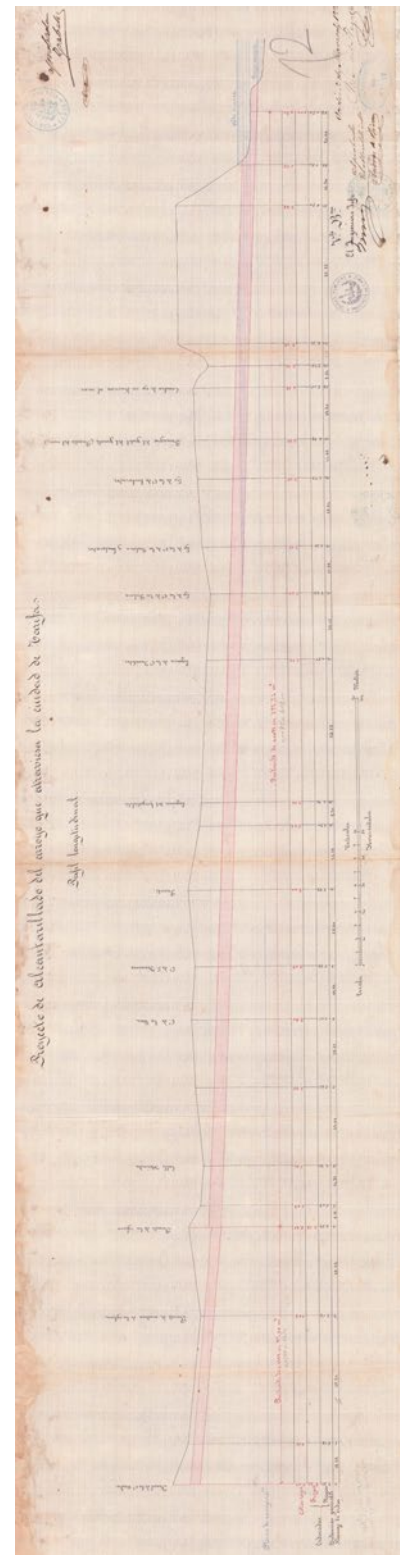


Lámina 7. Perfil longitudinal de la alcantarilla, según el proyecto de Juan de la Vega, 1883 (AHPCA)

¹³ AMT, AC, tomo 64, año 1892, fols. 103-104.

prevenciones, y entre ellas, mantener el arroyo en condiciones de limpieza e higiene, saneándolo con potentes desinfectantes. Se blanquearon sus muros y pretils y se abrió una zanja en el lecho desde antes de su entrada en el pueblo hasta más allá de su salida de manera que no se estancaran las aguas putrefactas. A pesar de todo, el contagio llegó a nuestra ciudad a comienzos de 1886, causando un importante número de muertes y de enfermos. Y en el mes de abril, una vez que remitió la enfermedad, de inmediato se retomó el proyecto, entendiéndose que no se podía “dar principio a las [obras] de alcantarillado sin estar terminadas las de desviación”.¹⁴ Así que la alcantarilla todavía tuvo que esperar un tiempo.

4. DESARROLLO DEL PROYECTO

4.1. Las obras arrancan en marzo de 1890

El responsable ya no sería el veterano Juan de la Vega, puesto que había fallecido en diciembre de 1883. El nuevo arquitecto provincial encargado fue Amadeo Rodríguez. Aunque el desvío del arroyo se dio por finalizado en mayo de 1889, el comienzo del alcantarillado debió postergarse debido a que la empresa constructora se negaba a acometer los trabajos sin antes haber cobrado el importe total de los del túnel.

Mientras tanto, el Ayuntamiento había requerido al arquitecto Amadeo Rodríguez la

modificación del proyecto de 1883 con objeto de disminuir los costes y facilitar la limpieza de la cloaca. En marzo de 1890 estuvo redactado el nuevo presupuesto reformado, que tampoco sería el definitivo. Sus principales novedades fueron reducir las dimensiones a 60 cm de ancho por 75 de alto en la primera sección, y a 70 cm de ancho por 85 de alto en la segunda, además de cambiar la construcción de bóveda por la de muretes de mampostería hidráulica hasta la mitad de su altura, redondeando la parte superior para dar más firmeza a la cubierta de baldosas o losetas.

De entrada, la comisión municipal de obras le hizo algunas rectificaciones, como la de suprimir la partida en gastos por la demolición de los muros y pretils, cuyo coste se compensaría con el valor de los materiales recuperados. Al último tramo de la alcantarilla se le daría una capacidad de 150 cm de alto por 90 de ancho desde la desembocadura hasta 10 metros en el interior de la muralla para facilitar su limpieza y desareno.¹⁵ También debían rectificarse las partidas de empedrado y arreglo de aceras, ya que se había decidido embaldosar las aceras y adoquinar toda la calzada en lugar de empedrarla.¹⁶

Los ediles tarifeños aprobaron por unanimidad el proyecto modificado y lo trasladaron a la contratista, Carmen Rojas, viuda del empresario jerezano Manuel Solís, para que manifestara su conformidad o no. Por otra parte, en esos días

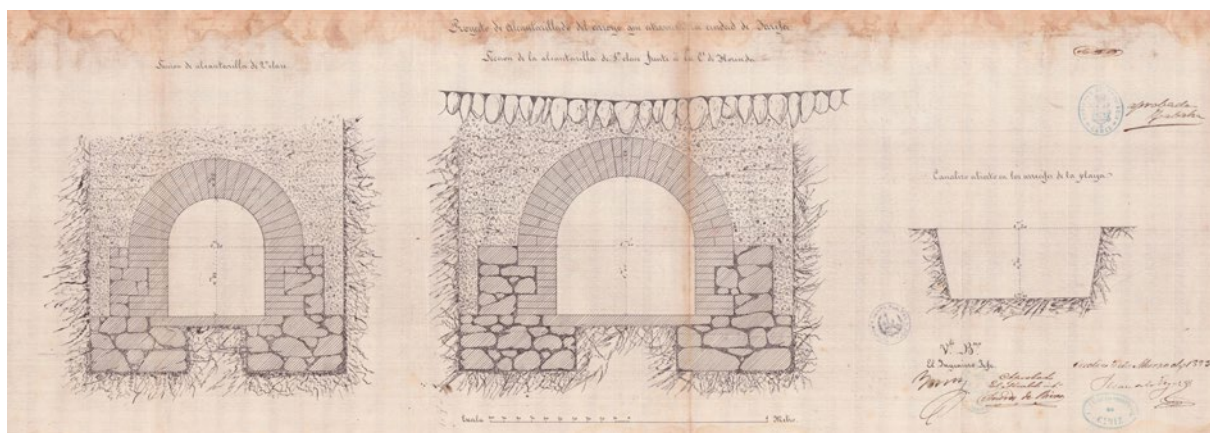


Lámina 8. Secciones con distintas dimensiones de la alcantarilla, según sea de 1ª o de 2ª clase. Proyecto de Juan de la Vega, 1883 (AHPCA)

14 *Ibidem*, tomo 63, 6 de marzo de 1887, s/f.

15 *Ibidem*, tomo 64, 10 de marzo, y 14 y 21 de abril de 1890, s/f.

16 *Ibidem*, tomo 64, 5 de mayo de 1890, s/f.

se recibió permiso del Gobierno para enajenar una de las láminas intransferibles y su conversión en títulos al portador, con lo que se podría liquidar facturas pendientes de la obra del túnel y garantizar la continuación del proyecto. Así que los trabajos pudieron comenzar por fin en ese mismo mes de marzo de 1890, entendiendo que se contaba con el acuerdo tácito de la contrata.

La primera tarea consistió en la destrucción de los seis puentes existentes intramuros, así como de los muretes y los pretilos de las antiguas calzadas. El material de derribo aprovechable sería empleado en la obra y el resto se utilizaría en el relleno del cauce. Se construyó en poco tiempo el tramo correspondiente a toda la actual calle General Copons, continuando con la alcantarilla de muretes y cubierta de losetas hasta la embocadura de la calle de la Luz.

Pero finalmente resultó que la contratista se negaba a dar por bueno el presupuesto reformado, que calificó como una infracción de las condiciones y un robo, amenazando con paralizar los trabajos. La comisión municipal de obras respondió a mediados de junio con un muy crítico informe, señalando que desde el principio se estaba faltando sistemáticamente a varios artículos del “Pliego de condiciones generales para las contratas de obras públicas”. Se advertían defectos en lo ejecutado en la calle de Sancho el Bravo hasta la calle de la Luz, con la calzada completamente levantada. Además, la rasante del alcantarillado quedaba más alta que los desagües de las casas contiguas, lo que provocaría el estancamiento de las aguas de las cañerías.

Los ediles reclamaban al alcalde firmeza frente a Carmen Rojas, a la que reprochaban su “ridícula manía de continua amenaza de parar la obra, que no puede tener otro propósito que el muy... inocente de imponerse a fin de que se toleren las intolerables faltas expresadas”.¹⁷

En vista de lo defectuoso de la construcción, el Consistorio acordó modificar de nuevo el proyecto, retomando el plan primitivo de embovedado con rosca de ladrillo, a excepción de la sección de 85 metros construidos con muretes

de 60 cm de luz y 75 cm de altura con cubierta de losas desde la puerta del Retiro hasta la esquina de la iglesia de San Mateo, es decir, toda la calle General Copons.¹⁸



Lámina 9. Vista cenital del comienzo del alcantarillado en la Puerta del Retiro. Imagen del autor

4.2. Paralización (julio de 1890-octubre de 1891)

La contratista ordenó parar los trabajos; a continuación, el arquitecto dimitió de sus funciones en vista de que no se seguían sus instrucciones y se estaban “efectuando de manera sobrado defectuosa”; y para rematar, el propio Ayuntamiento también reclamó la suspensión. Ante tan notorias discrepancias entre las partes, el gobernador civil decretó la interrupción de la obra en julio de 1890.

De otro lado, la incipiente prensa local denunciaba que la construcción se realizó sin más “plan ni guía que el desordenado capricho del contratista”, quien en su interés por terminar pronto no se ajustaba a las condiciones pactadas.¹⁹

Mientras, el alcalde, José Manso Abreu, había estado realizando trámites con objeto de convertir láminas intransferibles en una cantidad suficiente para responder a las liquidaciones de lo ya ejecutado y continuar los trabajos intramuros. En julio de 1891 pudo informar del éxito de sus gestiones; y en octubre, los concejales amenazaron con dimitir en bloque si el gobernador no atendía una última petición para desbloquear la situación. Incluso se planteó proseguir las obras por cuenta del Ayuntamiento,

¹⁷ *Ibidem*, tomo 64, 26 de mayo, 16 de junio y 14 de julio de 1890, s/f.

¹⁸ Ídem, legajo 5.931.

¹⁹ Semanario *El Defensor*, nº 2, de 17 de diciembre de 1890 y nº 3, de 24 de diciembre de 1890.

que ya se encargaba del relleno y explanación del tramo desde la iglesia de San Mateo hasta cerca de la embocadura de la calle San Francisco.²⁰

El gobernador civil terminó por ordenar la reanudación de las obras, y Amadeo Rodríguez volvió a hacerse cargo de su dirección. Los trabajos se acometieron ahora partiendo desde la puerta del Mar hacia el centro urbano. El arquitecto recomendó el sistema de bóveda de segunda clase (70 x 85 cm), siendo poca la diferencia de más respecto del coste de la construcción con muretes y tapa de losetas.²¹

Hubo que abrir a barrena y pólvora una zanja de 61 metros de longitud y alturas variables en la roca a la salida del arroyo, junto a la torre de Guzmán el Bueno, para el desagüe de la alcantarilla en la cercana playa (ahora el puerto). Al considerarlo terreno de interés militar o “zona polémica”, el gobernador castrense de la plaza ordenó su relleno al cabo de un tiempo de estar suspendidos los trabajos. El cabildo se negó a cumplir la orden apelando a que en 1868 se declaró esta plaza “inútil para el servicio de guerra”, habiéndose entregado las murallas a la municipalidad. Tras algunos meses de litigio, en julio de 1891 se pudo proseguir con la excavación de la zanja de la discordia.²²

Los trabajos marcharon bien tanto en el interior de la población como en la alcantarilla abovedada que se estaba construyendo desde la playa. Cuando a mediados de julio de 1892 la obra llegó a la altura de la calle San Francisco, acercándose a lo previamente construido, el Ayuntamiento prohibió continuar a la espera de resolver a quién correspondía cargar con los gastos del tramo defectuoso entre San Mateo y la calle de la Luz. Pretendía que fuese la contrata la que destruyese y volviera a construirlo a su costa con el sistema de bóveda de rosca de ladrillo. Pero Carmen Rojas se negaba argumentando que esa obra se hizo según se le había encargado en su momento. No obstante, sí aceptaba sustituir los ladrillos débiles desde la puerta del Retiro hasta la iglesia de San Mateo.²³

El gobernador civil dictaminó que esa reconstrucción correría por cuenta del Ayuntamiento si se demostraba que las modificaciones al proyecto se habían hecho siguiendo órdenes del arquitecto o de algún funcionario municipal. Manuel Pazos Laroche, el constructor tarifeño delegado de la empresa jerezana, amagó con suspender los trabajos si el Consistorio no le entregaba una orden escrita para demoler dicha sección. Pero frente a esta actitud de amenaza, los ediles acordaron en agosto de 1892 que “se oficie al señor representante de la contratista en esta ciudad expresándole continúen los trabajos o de lo contrario se procederá a lo que haya lugar”.²⁴

En tan enrarecido escenario, la obra prosiguió tras una nueva advertencia al constructor, dejando la alcantarilla prácticamente terminada antes de acabar el año 1892. Eso sí, lo que sería nueva calle de Sancho el Bravo quedó intransitable por los peligrosos baches, además del fastidioso polvo, que en invierno se convertía en dificultoso barro. El semanario *El Tarifeño* reclamaba el embaldosado y adoquinado de “esa calle que han dado en llamar Gran Vía”.²⁵



Lámina 10. Aspecto que presenta la alcantarilla en la calle Sancho el Bravo. Imagen del autor

Pero las diferencias entre los implicados aún no habían acabado. El Ayuntamiento

20 AMT, AC, tomo 64, plenos de 6 de julio y 7 de octubre de 1891, s/f.

21 *Ibidem*, tomo 64, 7, 19 y 28 de octubre de 1891, s/f y año 1892, fols. 84-86.

22 *Ibidem*, tomo 64, 20 de octubre, 24 de noviembre y 1 de diciembre de 1890, s/f. y 13 de julio de 1891, s/f.

23 *Ibidem*, tomo 64, 16 de noviembre de 1891, s/f. y año 1892, fols. 58-59, 69, 106 y 111.

24 *Ibidem*, tomo 64, fols. 32-35 y 112-113.

25 *El Tarifeño* de 6 de noviembre de 1892.

rescindió el contrato de obra en marzo de 1893 basándose en el incumplimiento de entrega en el plazo convenido.²⁶ La contratista tampoco tenía inconveniente en prescindir de ejecutar el empedrado previsto. De manera que la obra quedó interrumpida otra vez sólo a falta de pavimentar la nueva calle resultante.

A finales de abril de ese año 1893, el arquitecto Amadeo Rodríguez presentaba la liquidación de obras ejecutadas, “por si a una y a otra de las partes contratantes conviniera el dar por terminados sus respectivos compromisos”. La comisión municipal desaconsejó aceptar estas cuentas porque recogían varias partidas improcedentes, como la de 184 metros de más por excavación en roca, o la de contabilizar como obra ejecutada y entregada el tramo final de la cloaca, que ya estaba destruido en una extensión de ocho metros. En total, la cantidad apuntada indebidamente ascendía a 12.972 pesetas, que suponía una suma importante considerando que el tramo de alcantarilla desde la puerta del Retiro hasta San Mateo costó 3.834 pesetas.²⁷



Lámina 11. Detalle de la alcantarilla a la altura de la calle de la Luz. Imagen del autor

En consecuencia, el Ayuntamiento presentó un nuevo recurso ante el Ministerio de la Gobernación, si bien el asunto quedó de

momento en un segundo plano ante otras prioridades. Ya en el verano de 1896 se buscó un arreglo con la contratista, ofreciéndole la rescisión del contrato del alcantarillado a cambio de abonarle 14.000 pesetas. Además, daría por recibidas de manera definitiva las obras del túnel reduciendo la suma a pagar a solo 15.000 pesetas, abonadas en tres plazos anuales de 5.000 pesetas. Igualmente, se le reintegrarían las respectivas fianzas depositadas por cada uno de los dos proyectos.²⁸ La respuesta de Carmen Rojas Tejeras al alcalde con su conformidad llegó en abril de 1897, dándose así por liquidada la deuda y terminada la conflictiva relación entre las partes.²⁹

5. CONCLUSIONES

Una vez desviado el arroyo Angorrilla o de Tarifa hacia la Caleta en 1889, se acometió la segunda parte del plan prefijado, esto es, embovedar el antiguo cauce urbano, según el proyecto elaborado a comienzos de 1883 por el arquitecto provincial Juan de la Vega. Por iniciativa del Ayuntamiento, a ese proyecto se le hicieron algunas modificaciones con objeto de ahorrar en costes e incorporar ciertas supuestas mejoras. El alcantarillado inicial se construyó con el sistema de muretes de ladrillo con tapa de losa, empezando por la puerta del Retiro. Se construyó desde marzo hasta julio de 1890 llegando la alcantarilla a la altura de la calle de la Luz, pero entonces fueron interrumpidos los trabajos durante más de un año por diferencias con la constructora tras comprobarse que lo construido tenía defectos. La obra se reanudó en octubre de 1891 volviendo al proyecto primitivo de sistema de bóveda, aunque de menores dimensiones (70 x 85 cm) que las inicialmente previstas (1 x 1 m) desde la iglesia de San Mateo hasta cerca de puerta del Mar, donde son de 90 cm de ancho por 150 cm de alto. Quedó prácticamente concluida al término de 1892, a falta de adoquinar la

²⁶ AMT, AC, tomo 65, año 1893, fols. 23 y 25.

²⁷ Ídem, legajo 5931.

²⁸ Ídem, AC, tomo 66, año 1896, fol. 47: “Este acuerdo no será ejecutivo hasta que preste su conformidad el contratista, ni obligará a ninguna de las partes si la otra dejara de cumplir lo convenido”.

²⁹ *Ibidem*, tomo 66, año 1897, fol. 18: “Debo manifestar a V. S. que estoy en todo conforme con las bases de transacción transcritas, entendiéndose que mediante la quita que en ella se establece quedo exenta de toda responsabilidad y ha de quedar a mi disposición la fianza, libre y desembarazada de toda afección. Dios guarde a V. S. muchos años. Jerez de la Frontera, 7 de abril de 1897. Carmen Rojas.”

calzada y embaldosar las aceras de la nueva calle principal: Sancho el Bravo. Tras un segundo parón, fue el propio Ayuntamiento el que se hizo cargo de la obra hasta quedar finalizada en los años siguientes. Así pudo la población lucir una nueva y espléndida calle convertida de inmediato en la principal arteria comercial y de paseo para los complacidos vecinos.

6. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

6.1. Fuentes

- Archivo Municipal de Tarifa (AMT), Actas capitulares (AC) y legajos varios.
- Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Algeciras (AHPNA).
- Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPCA).
- Archivo General Militar de Madrid (AGMM). Cartoteca.
- Biblioteca Nacional de España (BNE).

6.2. Bibliografía

- Cortés Melgar, M^a F. (2004). *Tarifa en los albores de la contemporaneidad. Introducción a la Historia de Tarifa durante el siglo XIX (1795-1870)*. Servicio de Publicaciones del Ayuntamiento de Tarifa.

- López Fernández, M. (2014). “Los ríos y arroyos de Tarifa en la historia medieval de la villa”. *Al Qantir* (16), pp. 132-142.
- Morales Benítez, A. (1999). “Las obras del arroyo de Tarifa. Un proyecto del siglo XIX para el desarrollo de la ciudad”. *Aljaranda* (34), pp. 7-10.
- Sarria Muñoz, A. (1992). “El río Angorrilla: la inundación de 1702”. *Aljaranda* (4), pp. 10-13.
- Sarria Muñoz, A. (2017). *El río y la ciudad de Tarifa (1700-1900)*. Servicio de Publicaciones del Ayuntamiento de Tarifa.

Andrés Sarria Muñoz

Historiador. Consejero de Número de la Sección I del Instituto de Estudios Campogibaltareños

Cómo citar este artículo

Andrés Sarria Muñoz / IECG. “El alcantarillado principal de Tarifa. Antecedentes y construcción en 1890-93”. *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños* (64), abril 2026. Algeciras: Instituto de Estudios Campogibaltareños, pp. 113-123.
