

El desvío del arroyo de Tarifa (1887-1889)

Andrés Sarria Muñoz / IECG

Recibido: 4 de enero de 2024 / Revisado: 27 de enero de 2025 / Aceptado: 27 de enero de 2025 / Publicado: 6 de abril de 2025

RESUMEN

Este trabajo trata sobre una empresa tan trascendental para el urbanismo de Tarifa como fue la canalización del arroyo por fuera de la ciudad. La primera intención de desvío se planteó en los años iniciales del siglo XIX con ocasión de las obras para unir la isla de las Palomas a tierra firme. En la década de 1840 presentó un proyecto el vecino José Illescas, aprobado por la autoridad competente, pero que tampoco prosperó. Facilitó la resolución de este asunto la declaración como inútiles para la guerra las murallas de Tarifa en 1865, con lo que ya eran factibles las obras civiles en los contornos de la población. Por fin, en 1883 se presentó el proyecto del arquitecto provincial Juan de la Vega para dirigir el río desde la zona del Retiro hasta la playa de la Caleta. La obra se ejecutó entre 1887 y 1889 bajo la dirección del nuevo arquitecto provincial Amadeo Rodríguez, con algunas modificaciones respecto del proyecto primitivo.

Palabras clave: Tarifa, arroyo, Angorrilla, túnel, arquitecto, construcción.

ABSTRACT

This paper deals with an enterprise that was crucial for the urban development of Tarifa, namely the rechanneling of the stream outside the city. The first intention to divert it arose in the early years of the 19th century, during the works to connect the Isla de las Palomas to the mainland. In the 1840s, a local resident, José Illescas, presented a project that was approved by the competent authority but ultimately did not succeed. The resolution of this matter was facilitated by the declaration in 1865 that Tarifa's walls were useless for war, making civil works around the town feasible. Finally, in 1883, the provincial architect Juan de la Vega presented a project to redirect the river from the Retiro area to Caleta Beach. The work was carried out between 1887 and 1889 under the direction of the new provincial architect, Amadeo Rodríguez, with some modifications to the original project.

Keywords: Tarifa, brook, Angorrilla, tunnel, architect, construction.

1. INTRODUCCIÓN

Desde los siglos medievales, el arroyo Angorrilla o de Tarifa fue una amenaza por mor de las inundaciones y el riesgo que suponía para la salud pública al constituir un foco de malos olores y de infecciones (López Fernández, 2014). De ahí que en 1776 el Ayuntamiento considerase urgentes dos obras esenciales: traer agua potable y “separar un arroyo que pasa por medio della en que se estancan las inmundicias, y con las avenidas causa perjuicios notables a los vecinos”.¹ Como remedio

provisional, periódicamente se le practicaban limpiezas consistentes en remover la tierra y las porquerías para que llegadas las lluvias la fuerza del agua las arrastrase al mar. También se reparaban los rastrillos o redes de su entrada y salida, además de otras diversas actuaciones, para cuyos trabajos se emplearon a esclavos y, ya en el siglo XIX, a algunos de los soldados presidiarios.² No obstante, el río continuó causando estragos con los habituales torrentes del invierno e insoportables pestilencias durante los meses de verano.

1 Archivo Municipal de Tarifa (AMT), Actas capitulares (AC), tomo 36, fol. 82.

2 Ibídem, tomo 53, fol. 99.

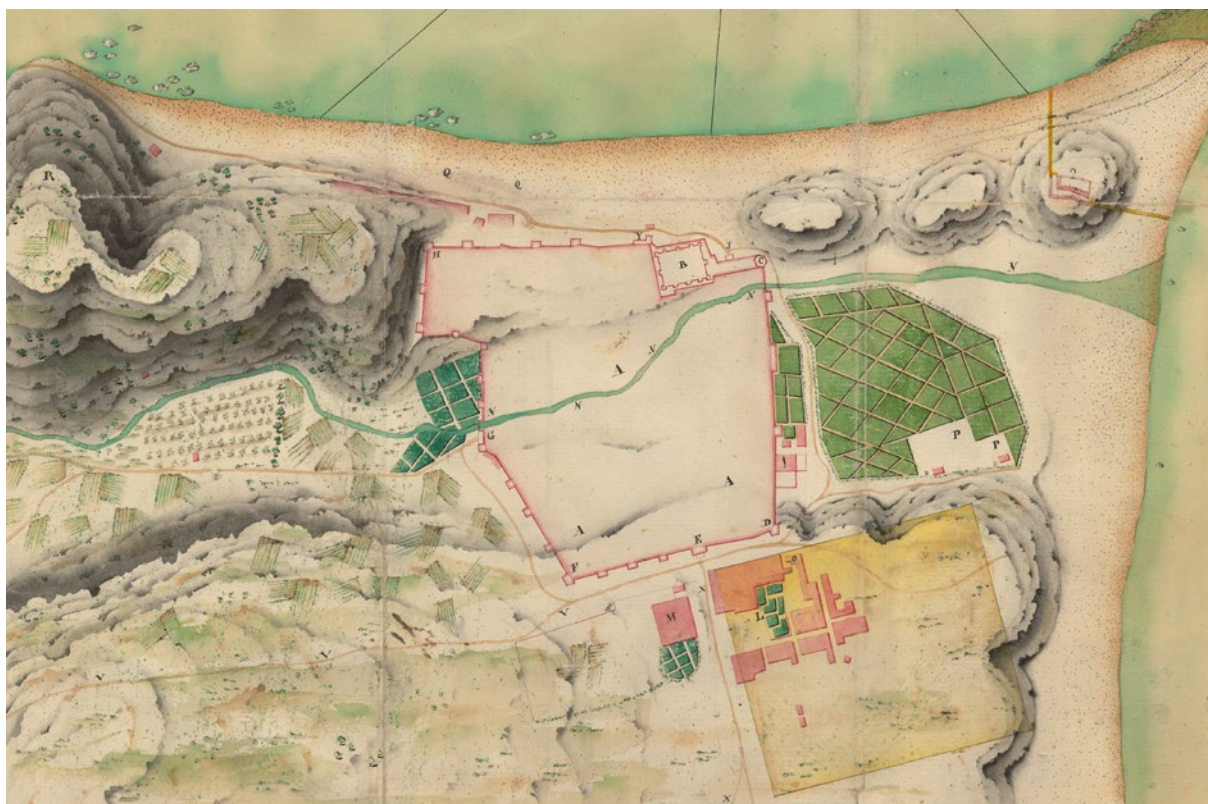


Lámina 1. Plano de Tarifa hacia 1800, donde se destaca el arroyo cruzando la ciudad para desembocar en la playa de Los Lances (Cartoteca del AGMM, sign. CA-01/21)

2. LOS PRIMEROS INTENTOS DE DESVÍO

La posible desviación se planteó en distintas ocasiones a lo largo del siglo XIX hasta disponer del proyecto definitivo (Sarria Muñoz, 2017: 53-72). Fue siempre descartada por tener Tarifa la condición de plaza fortificada de guerra, con los terrenos que rodean la muralla declarados “zona polémica” o de interés militar, donde no se permitían construcciones que pudieran favorecer los ataques o impidiesen la defensa. Esto obligaba a situar el túnel algo alejado de la ciudad, debiéndose perforar una enorme longitud de monte para canalizarlo hasta la Caleta junto al cerro del Camorro. Tal empresa suponía no sólo una dificultad técnica, sino también unos gastos inasumibles por las arcas municipales. En consecuencia, ni siquiera se consideró formalmente su viabilidad.³

La referida mención al desvío en 1776 formaba parte de la mejora de infraestructuras en la ciudad, isla y puerto. Una idea que pronto se desechó debido a los excesivos gastos que requería. Más tarde, en 1786, el Consejo de Castilla encomendó a las ciudades que tomasen prevenciones contra la declarada epidemia de fiebres tercianas, recordando entonces el Consistorio el peligro que representaba para la salud esta cloaca descubierta. Se especuló con cubrir el cauce urbano o bien desviar su curso, pero tampoco tuvo éxito esta iniciativa por los mismos motivos económicos.⁴

La siguiente propuesta partió del gobernador Pedro Lobo Arjona en 1796, contando con la anuencia de Manuel Godoy, primer ministro de Carlos IV. Consistía en construir dos cloacas a uno y otro lado de la madre del arroyo para recibir las aguas residuales de modo que

³ Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Algeciras (AHPNA), caja 780. A. Cazalla Rodríguez, año 1887, doc. n.º 63, fols. 281-308.

⁴ AMT, AC, tomo 38, año 1786, fols. 293-294.

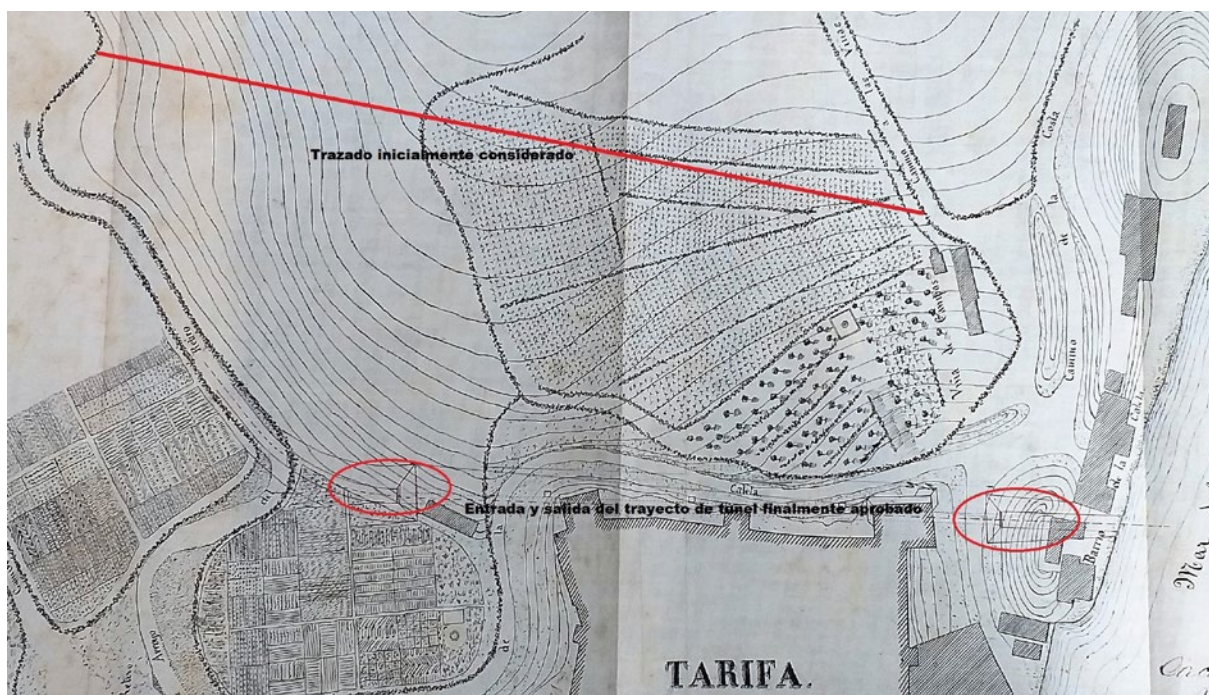


Lámina 2. La línea roja señala el trazado del túnel prontamente descartado, que llevaría el arroyo hasta la cañada y zona de La Caleta donde desembocaría. Los círculos indican la entrada y salida del túnel finalmente construido (AMT)

vertieran directamente al mar. En este intento tuvo que ver Antonio González Salmón, que en marzo de 1805 se trasladó a Tarifa a fin de dirigir las obras para unir la isla de las Palomas con tierra firme. Al estar próxima a terminarse la escollera, en julio de 1807 se planteó la necesidad de cubrir el cauce urbano o bien darle un nuevo curso antes de entrar en la ciudad. Pero este plan quedó relegado hasta la vuelta al trono de Fernando VII, tras la guerra de la Independencia. Y entonces, el alto coste que habrían de asumir los tarifeños mediante imposición de arbitrios llevó a abandonarlo.⁵

Un nuevo proyecto para “echar el arroyo por fuera del pueblo bajo ciertas condiciones” lo presentó el tarifeño José Illescas en 1840, pretendiendo aprovechar el lecho intramuros y construir una cloaca general de desagüe de las cañerías. A petición del Ayuntamiento, la Diputación encargó a un ingeniero de Caminos en julio de 1841 levantar el plano y elaborar presupuesto, aunque hasta enero de 1843 no se le ordenó que se trasladase a Tarifa. Sin embargo,

quedó en el olvido una vez más porque dicho funcionario jamás se presentó.⁶

Hasta la década de 1860 no se volvió a tratar sobre la desviación, habiendo ya sufrido la población la triste experiencia de una epidemia de cólera en 1854-55 (Cortés Melgar, 2004: 128-136). Esta calamidad apremió a las autoridades locales a dar un renovado impulso al plan de liberar al vecindario de semejante foco de enfermedades. De manera que el gobierno municipal recuperó en 1863 el proyecto de desvío y alcantarillado, desplazándose el arquitecto provincial a Tarifa a finales de 1864 para su estudio. Se le requirió la confección de los planos y demás operaciones pertinentes, pero nunca llegó a presentarse el expediente. A pesar de todo, el Consistorio no cesaba en su empeño de emprender la obra lo antes posible.⁷

Ocurrió que en 1865 las murallas fueron declaradas inútiles para la guerra, siendo entregadas a la jurisdicción civil y ejerciendo el municipio el pleno dominio, con lo que ya era factible construir en el perímetro urbano. De

5 Ibidem, tomo 52, fols. 68-71 y 160-165.

6 Ibidem, tomo 52, fols. 63, 71, 145 y 237; y tomo 53, año 1844, fols. 9, 50 y 93.

7 Ibidem, tomo 56, fols. 27 y 76; y tomo 57, fols. 95, 99 y 100.

forma que en el verano de 1866, “Sintiéndose cada día más la necesidad de dar distinta dirección al arroyo que atraviesa la población, acordó el Ayuntamiento se recuerde al señor gobernador civil la reclamación hecha para que cuanto antes se emprendan los trabajos facultativos”⁸

A comienzos de 1874 apareció el tifus en Tarifa, y nuevamente se culpaba de su propagación al pestilente arroyo, considerando urgente acometer “con decisión y arrojo la empresa de su desvío”. Se destinaria a esta obra el 80 % de las cantidades obtenidas por los bienes de Propios enajenados con la desamortización iniciada a raíz de la llamada Ley Madoz de 1855, y en particular por la venta de algunas dehesas concejiles.

Si bien los trabajos de planificación y elaboración de presupuestos parecían encontrarse ya realizados, todavía faltaba justificar su imperiosa necesidad y la calificación de obra de utilidad pública. La corporación tarifeña así lo resolvió, remitiendo el informe en 1875 a las autoridades superiores con certificados del médico y del farmacéutico locales. Por fin, en julio de este año notificaba el gobernador civil su visto bueno. Y en 1878 se solicitó del arquitecto provincial “la formación del estudio y demás trabajos

respectivos a la obra”, esto es, confeccionar de nuevo el proyecto”, acordándose a la vez su declaración de utilidad pública, tal como pedía el gobernador civil.⁹

3. PROYECTO Y EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

3.1. Gestiones preliminares

El Ayuntamiento acordó en mayo de 1879 la alineación de las edificaciones en los dos laterales del arroyo desde la iglesia de San Mateo hasta la terminación de la calle Sancho el Bravo. Un año después requirió del arquitecto el correspondiente estudio, plano y memoria. Así que en marzo de 1881 se presentaba el expediente “para la alineación parcial de las calzadas nombradas de San Mateo, Solís y Sancho el Bravo de esta ciudad”, siendo ratificado por la superioridad en junio de 1882. Esto también suponía el beneplácito para las obras de desvío como parte inseparable del proyecto.¹⁰

El reconocido arquitecto provincial Juan de la Vega (1806-1883) firmó la memoria descriptiva, planos, presupuestos y demás condiciones facultativas, con fecha de 3 de marzo de 1883.¹¹ Su proyecto fue presentado y aprobado en el pleno municipal del 21 del mismo

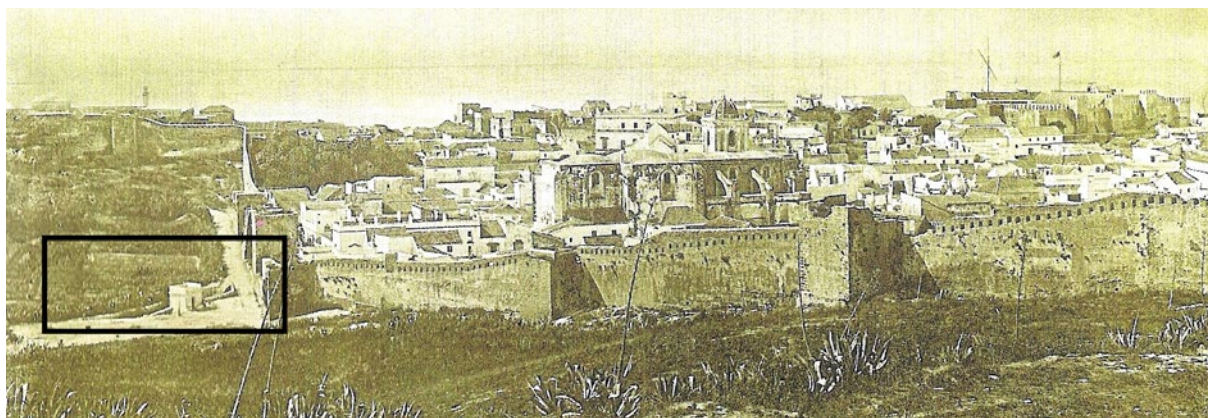


Lámina 3. Panorámica de Tarifa desde el camino de Algeciras. En el recuadro, el arroyo Angorrilla en su entrada a la población (J. Laurent y Cía., 1879). (Colección del autor)

⁸ *Ibidem*, tomo 56, fol. 217.

⁹ *Ibidem*, tomo 58, fols. 59 y 201-203; y tomo 59, fols. 65-66.

¹⁰ *Ibidem*, tomo 59, fol. 43; y tomo 61, fols. 21, 92 y 109.

¹¹ Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPCA), sección Administración del Estado. Obras Públicas, sign. 5.580; y AMT, legajo 7.071.

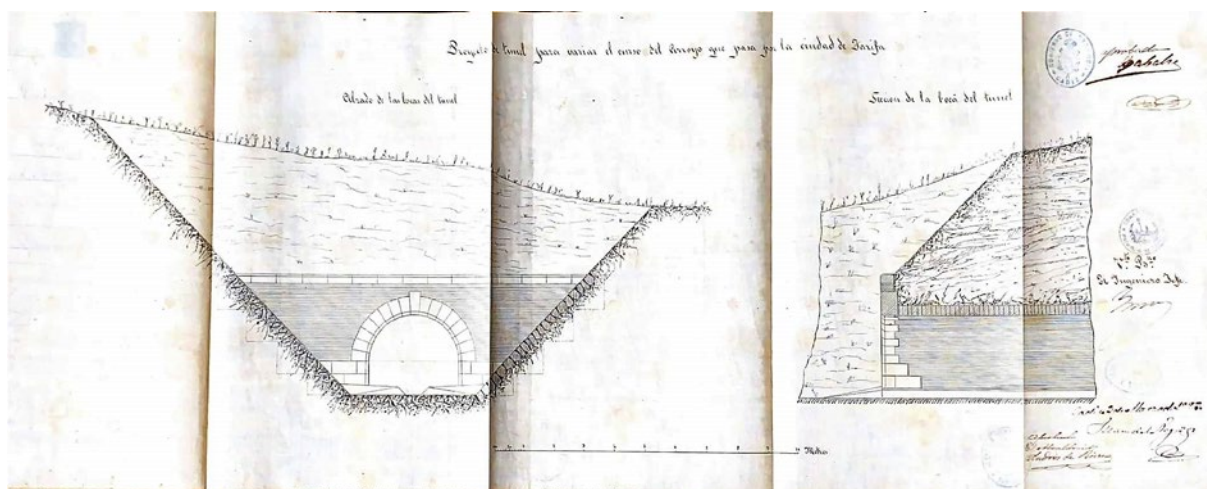


Lámina 4. El proyecto de túnel presentado por el arquitecto provincial Juan de la Vega en 1883 (AHPCA)

mes, recibiendo elogios por parte de los ediles tarifeños.¹²

Se procedió a la expropiación de 520 m² del huerto llamado del Gallego en la zona del Retiro, así como de una vieja caseta en la Caleta.

La excavación se preveía sencilla al componerse el terreno de roca bizcornil, arcillosa de mediana dureza, lo que facilitaba su picado y transporte. Esta poca consistencia obligaba a revestir la galería con una capa de ladrillo para evitar la previsible descomposición de la piedra al exponerse a los elementos medioambientales. El revestimiento sería con el grosor de un ladrillo de 28 cm allí donde la bóveda fuese de roca consistente, y de dos ladrillos, o sea, 56 cm de grosor, si de tierra.

Las bocas del túnel también se compondrían de dos ladrillos coronadas con hiladas de piedra. Y tanto a la entrada como a la salida habría de construirse trincheras o parapetos de mampostería, reforzados con muros de defensa en el lado en que baten las aguas.

El suelo dispondría de una cuneta provisional de 1 m de ancho por 0,25 m de profundidad para recoger filtraciones durante la ejecución de las obras. Luego se dejaría el suelo parejo con adoquines de 28 por 14 cm.

Pero el comienzo de los trabajos requería sus plazos y solventar ciertas gestiones e incidencias imprevistas. El primer contratiempo fue que

este arquitecto falleció en diciembre de ese año 1883, debiendo encargarse del proyecto otro facultativo. Cuestión fundamental era la de obtener autorización gubernamental para enajenar y hacer convertibles alguna de las inscripciones intransferibles invertidas por la ciudad en letras del Estado en la cantidad necesaria para la ejecución de las obras. Además, todo quedó en suspenso cuando en el verano de 1884 apareció en España el cólera morbo, provocando la natural inquietud en Tarifa. Las autoridades locales pusieron todos sus esfuerzos en adoptar medidas de prevención contra el contagio. Pese a ello, la enfermedad acabó llegando a nuestra ciudad, teniendo sus peores efectos mortíferos durante los meses de enero y febrero de 1886.¹³

Pocas semanas después de extinguida la epidemia, el desvío volvió a tomar protagonismo en la agenda municipal, cumplimentándose las diligencias administrativas necesarias. Al mismo tiempo, se requirió la intercesión de tres importantes personajes: el obispo de Cádiz, Vicente Calvo y Valero; Alonso Álvarez de Toledo y Caro, conde de Niebla y diputado a Cortes por la circunscripción de Tarifa; y el tarifeño Carlos Núñez Lardizábal, diputado provincial y entonces vicepresidente de la comisión de obras.

Finalmente, una real orden de 11 diciembre de 1886 autorizaba al Consistorio a disponer de hasta cuatro letras o láminas de los dichos

¹² AMT, AC, tomo 61, año 1883, fol. 14.

¹³ Ibídem, tomo 61, año 1882, fols. 117-118; y tomo 62, s/f. Pleno de 30/6/1884.

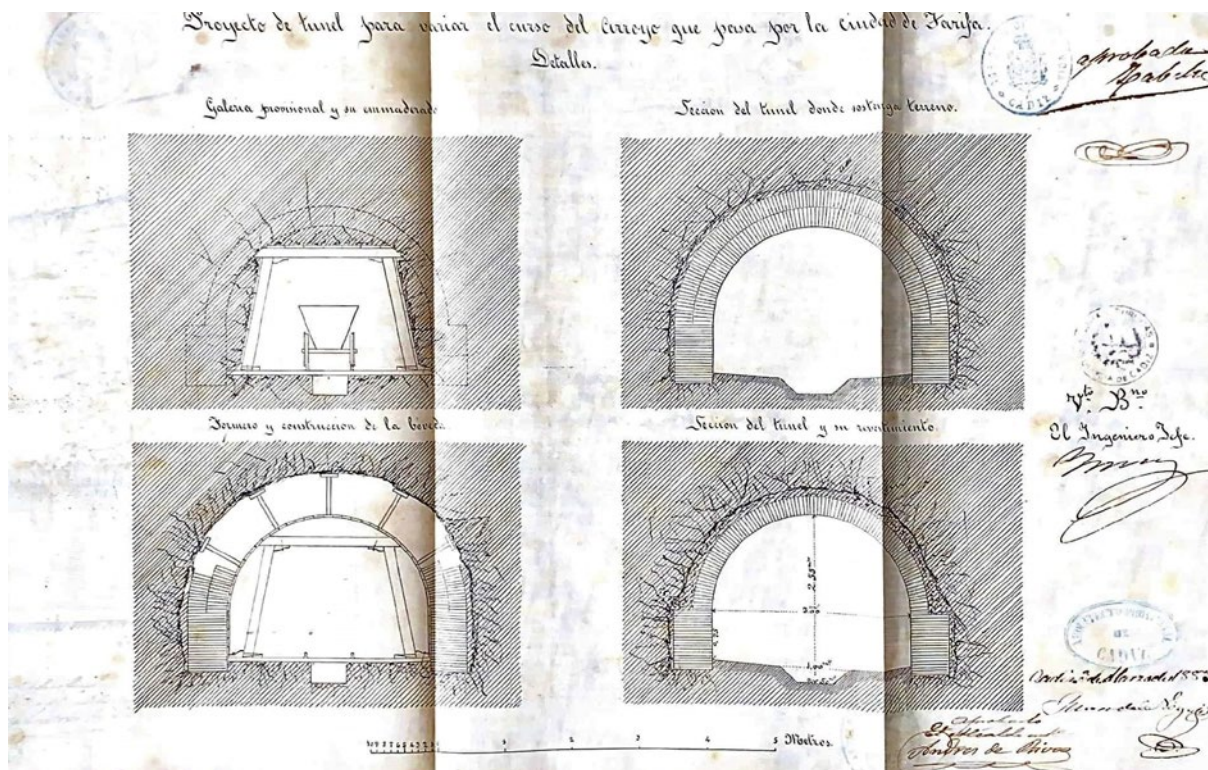


Lámina 5. Detalles del túnel proyectado en 1883 por Juan de la Vega (AHPCA)

fondos invertidos en bonos del Estado. Esto fue celebrado con repique de campanas en las iglesias de San Mateo y San Francisco, siendo “motivo general de regocijo para estos vecinos, que ven al fin próximo a realizar una de las mejoras más importantes para la localidad, tanto más deseada cuanto difícil de obtener a pesar de los esfuerzos hechos hasta ahora para conseguirlo”.¹⁴

La obra debía adjudicarse mediante subasta a celebrar en dos lugares distintos: sede del Ministerio de la Gobernación (Madrid) y Casa Consistorial de Tarifa, señalándose el día 6 de junio de 1887. Antes debieron hacerse públicos los términos para la concesión mediante edicto publicado en la *Gaceta de Madrid* nº 124 de fecha 4 de mayo, y en el BOP nº 100, de 5 de mayo. Entre otras condiciones, se fijaba un presupuesto base para la construcción del túnel de 75.365,39 pesetas. También estipulaba que el contratista debía aportar una fianza y comenzar los trabajos

dentro de los diez días siguientes a la aprobación definitiva de la subasta. El plazo para terminar la obra era de un año, con una posible prórroga de uno más a petición del constructor.¹⁵

El acto de licitación celebrado en Tarifa lo presidió el alcalde Andrés Rivas León, y sólo se presentó como postor Francisco Rodríguez López, vecino de Jerez de la Frontera, que ofreció hacer el desvío y el alcantarillado por 133.010 pesetas.¹⁶ Pero la puja ganadora fue la rematada en Madrid en 132.999,90 ptas., ofertada por Ramón Sabugo García, haciendo constar que la traspasaría al empresario también jerezano Manuel Solís Martínez.¹⁷

Una nueva Corporación fue designada en julio de 1887, con Juan Bronquisse Vides como alcalde (Morales Benítez, 1999). Éste firmó el 15 de dicho mes la escritura de fianza con el contratista como garantía del cumplimiento de las condiciones acordadas.¹⁸

¹⁴ Ibídem, tomo 62, s/f. Cabildo de 14/12/1886.

¹⁵ Ibídem, tomo 63, cabildos de 6 y 27 de marzo, y 8 y 31 de mayo de 1887, s/f.

¹⁶ AHPNA, caja 780. A. Cazalla Rodríguez. año 1887, doc. nº 68, fols. 232-233.

¹⁷ AMT, AC, tomo 63, 3 de julio de 1887, s/f.

¹⁸ AHPNA, caja 780. A. Cazalla Rodríguez. Año 1887, doc. nº 63, fols. 281-308.

La inauguración de las obras tuvo lugar el siguiente día 16, celebrándolo con diversos actos festivos: reparto de pan y carne a los pobres, correr novillos por las calles, fuegos artificiales, etc. A la ceremonia ofrecida en la zona del Retiro concurren las autoridades municipales con otras instituciones y particulares invitados, como el comandante general del Campo de Gibraltar, el conde de Niebla y Carlos Núñez Lardizábal. El propio empresario costó buena parte de los gastos, transmitiendo el Consistorio a dicho "Solís y Martínez un expresivo voto de gracias por sus caritativos y humanitarios sentimientos".¹⁹

3.2. Excavación y características del túnel

La excavación comenzó ese mismo mes de julio, advirtiéndose en septiembre que la tierra y piedra

extraída se estaban depositando en el arroyo a la entrada del pueblo, "ofreciendo esto un peligro en caso de grandes lluvias, con infracción del pliego de condiciones".²⁰ Llegó el invierno y con él un fuerte temporal de lluvias, aunque de momento sin causar daños.

Las dimensiones del túnel son de 195 metros longitud y una capacidad de 3 metros de ancho por 3 metros de alto. Sin embargo, en el plano del proyecto inicial se había consignado 3 m de ancho por 2,55 de alto, como se observa en el plano de 1883.

Esta sección transversal era más reducida que la presentada en la memoria que sirvió de base al proyecto, restando capacidad de acogida de aguas. El Ayuntamiento exigió rectificar esta importante anomalía para darle los convenidos

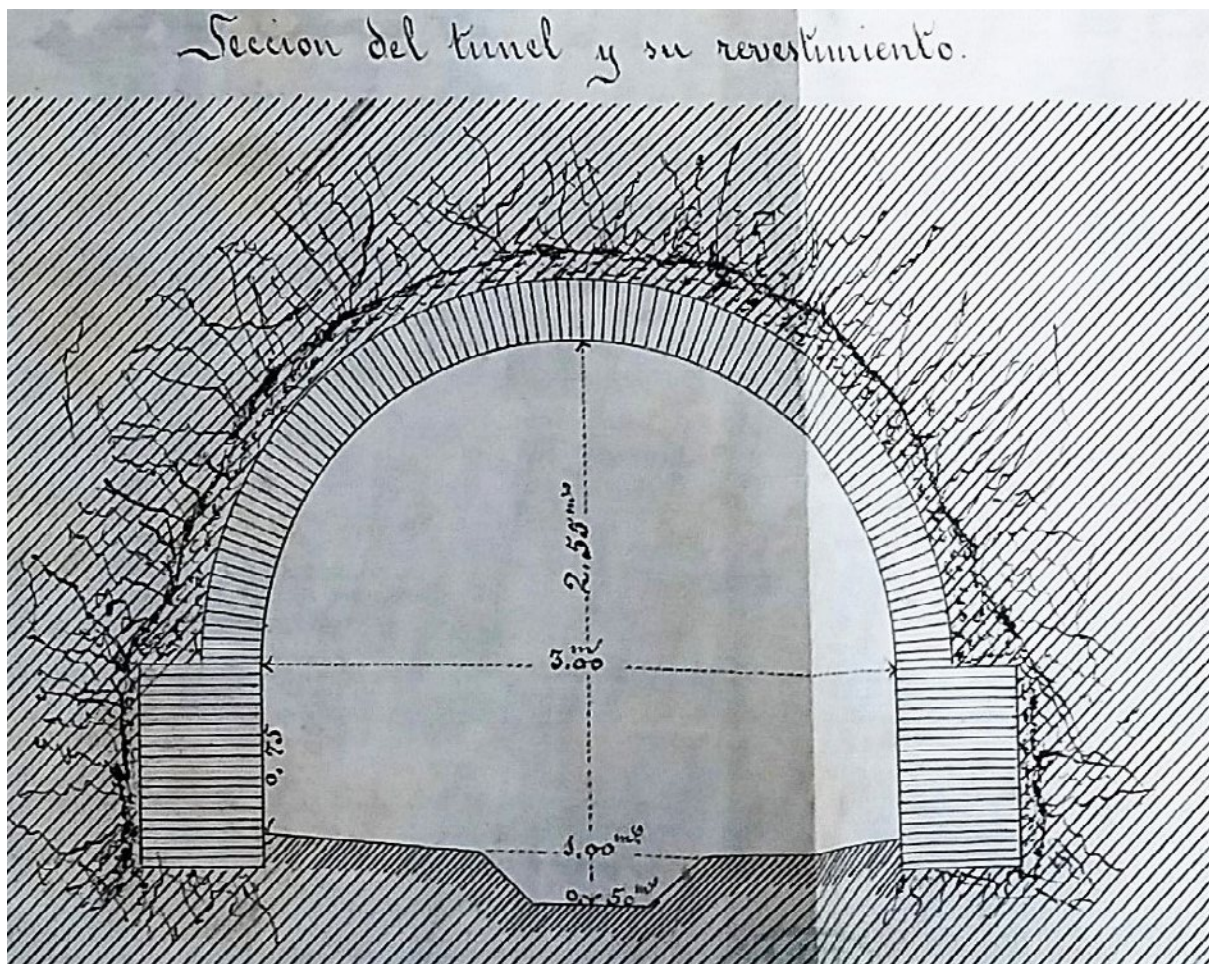


Lámina 6. Detalle de las dimensiones del túnel inicialmente previstas (AHPCA)

¹⁹ AMT, AC, tomo 63, plenos de 3 y 10 de julio de 1887, s/f.

²⁰ Ibídem, pleno de 25 de septiembre 1887, s/f.

9 metros de luz, esto es, los dichos 3 m de ancho por 3 m de altura máxima, lo que fue aprobado por el arquitecto.²¹

Al tratarse de roca poco compacta, el techo del túnel no ofrecía mucha seguridad a medio o largo plazo, y proclive a colapsar si no era debidamente reforzado. Por ello, se requirió al arquitecto que inspeccionara la obra antes de que se “voltee la rosca que debe formar la bóveda, evitándose así ulteriores reclamaciones”.²²

De todas formas, el Ayuntamiento ratificó su compromiso con el contratista, otorgándole poder notarial en enero de 1888 para tomar de una de las inscripciones intransferibles la cantidad suficiente que cubriese el importe de las obras.²³

Pero ocurrió que Manuel Solís falleció en marzo, suspendiéndose los trabajos durante más de tres meses. Su viuda, Carmen Rojas, ordenó continuarlos en junio, habiendo antes delegado la ejecución de la obra en los empresarios tarifeños Juan y Manuel Pazos Laroche.²⁴

Se revestiría el túnel con rosca de ladrillo, puesto que la piedra que se podía encontrar en las inmediaciones de Tarifa no era de buena calidad. En principio, y para economizar, sería con un solo ladrillo, pero al perforar la roca se produjo un corrimiento de tierras en la zona del Retiro, determinando entonces el arquitecto que el recubrimiento fuese de dos ladrillos, esto es, 56 centímetros de grosor.



Lámina 7. Embocadura del túnel en el Retiro, junto al antiguo cuartel de Infantería de Marina y al Hogar del Pensionista (Foto del autor)

21 *Ibíd.*, tomo 63, 9 y 14 de agosto de 1887, s/f.

22 *Ibíd.*, tomo 63, 13 de diciembre de 1887, s/f.

23 AHPNA, caja 705. Juan Labao España. 1888, doc. nº 2, fols. 3-6.

24 AMT, AC, tomo 63, 13 de marzo y 12 y 19 de junio de 1888, s/f.

La excavación finalizó en los últimos días de octubre de 1888, pero antes de completar la obra se dieron algunos otros percances. Uno fue el desbordamiento del arroyo en la madrugada del 17 de diciembre por haberse cerrado el antiguo cauce, ocasionando deterioros en ambas bocas del túnel. Los gastos de las reparaciones debían correr de cuenta del contratista, provocando este incidente el enfrentamiento entre Carmen Rojas, el Ayuntamiento y el gobernador civil a propósito de la calidad de los materiales empleados.²⁵

Una comisión municipal realizó una inspección en enero de 1889, comprobando que a la salida del túnel no se habían hecho los muros en ala con su revestimiento y cimentación, por lo que fue parcialmente destruido con los primeros golpes de agua. Faltaban ladrillos en la bóveda. En algunas partes, el cañón era de una sola rosca de ladrillo, observándose ya filtraciones en diversos puntos. Además, quedaba casi todo descansando sobre el mismo terreno, sin el debido soporte; etc. De modo que en su muy crítico dictamen sobre las obras ejecutadas precisaba que: “carecen de la necesaria gran solidez que debieran tener atendido su destino, pues hay que tener muy presente la catástrofe que habría en la ciudad si ocurriera alguna obstrucción en el túnel en el momento de una avenida del arroyo”. Se culpaba a la contratista de llevar los trabajos a capricho, sin atenerse al proyecto original ni incorporar las modificaciones aprobadas con posterioridad, haciendo o alterando obras sin consultar ni haber sido aceptadas por el Ayuntamiento. Se le advirtió de que debían cumplirse las condiciones del proyecto para evitar los perjuicios que pudieran originarse y consiguientes responsabilidades.

Superados los problemas, el túnel estuvo terminado a principios de mayo de 1889, siendo entonces solicitada la conformidad del arquitecto, que vino al fin a mediados de julio. Emitió su dictamen razonando que lo ejecutado se ajustaba al proyecto y a sus ulteriores modificaciones, teniendo la solidez apropiada y de acuerdo con las condiciones que sirvieron de base para

la subasta. Su única observación crítica era sobre que se había empleado material de poca calidad en la mampostería de las bocas del túnel, considerando necesario canalizar la salida del agua con un muro de 1,5 metros de grosor y con suficiente talud.²⁶



Lámina 8. Interior del túnel (Foto del autor)

3.3. Diferencias entre la contratista y el Ayuntamiento

La entrega provisional de la obra se verificó el día 17 de julio de 1889, exactamente dos años después de haberla comenzado, contando el Ayuntamiento con un año de garantía para examinar lo construido. El arquitecto Amadeo Rodríguez remitió la liquidación final con fecha de 11 de febrero de 1890, siendo revisada por la comisión municipal de obras. En su informe advertía la falta de “estados, perfiles, secciones y detalles”, indispensables para emitir un dictamen conforme al artículo 67 del pliego general de

25 Ibídem, tomo 63, 10 de julio, 16 de octubre y 18 de diciembre de 1888, s/f.

26 Ibídem, tomo 63, año 1889, fols. 9-11, 72 y 73.

condiciones para obras públicas de 1861. Además, se incluían ciertas partidas de obras que se daban como ejecutadas, pero sin aportar justificación alguna. Era evidente una gran diferencia entre lo certificado y cobrado por la constructora respecto de la suma que aparecía en esta liquidación. Venía a decir la comisión que el arquitecto parecía estar en connivencia con la contratista beneficiándola económicamente. Por tanto, resultó firme el rechazo del Consistorio a estas cuentas.

El Ayuntamiento y la contratista se enzarzaron en agrias acusaciones, sin que ésta presentase los documentos requeridos. Los regidores hacían hincapié en que ya se habían abonado 132.999,95 ptas., siendo lo presupuestado para la construcción del túnel algo más de 75.000, diferencia que debía entenderse entregada a cuenta del alcantarillado.

Carmen Rojas denunció el caso ante el gobernador civil, y tras serias advertencias de las

autoridades provinciales, los ediles se retractaron en su velada acusación al arquitecto. De manera que en octubre de 1890 solicitaban cortésmente la presencia de este funcionario con objeto de proceder a la recepción definitiva de la obra.²⁷

El 1 de julio de 1891 hubo renovación de concejales para el siguiente bienio, nombrándose alcalde a José Manso Abreu, quien pronto dio cuenta de las gestiones acerca de la enajenación de inscripciones y sobre la liquidación de obras ejecutadas en el desvío. Ese mes fue enviado a Tarifa el ingeniero Enrique Martínez, comisionado para las operaciones de reconocimiento y liquidación de las obras. A últimos de septiembre se remitió su informe al Ayuntamiento, que se mostró muy satisfecho con su evaluación, en la que se confirmaba que el arquitecto había inflado la cuenta con una importante suma. Este ingeniero valoraba las obras ejecutadas en 121.690,44 ptas.; y



Lámina 9. Salida del túnel vista desde el interior (Foto del autor)

²⁷ *Ibíd.*, tomo 64, 27 de octubre de 1890, s/f.

habiéndose entregado ya a buena cuenta la cantidad de 136.860,82 ptas., resultaba que la contratista había cobrado 15.170,38 ptas. de más.²⁸

Sin embargo, Carmen Rojas reiteró que sólo daba validez a la liquidación del arquitecto Amadeo Rodríguez, que era quien debía practicarla según el artículo 12, capítulo 4º del pliego de condiciones para obras públicas. Entabló recurso y la comisión provincial de obras le dio la razón en marzo de 1892. Se le debía abonar la cantidad recogida en la primera liquidación añadiendo un 6 % de intereses de demora desde 30 días después de terminados los trabajos. Sin embargo, el Ayuntamiento recurrió ante el Ministerio de la Gobernación, que resolvió a su favor en septiembre de ese año 1892. En esta gestión fue clave el papel de Rafael de la Viesca, diputado a Cortes por el Distrito, siendo nombrado Hijo Adoptivo y Predilecto

de Tarifa por este y otros beneficios para los tarifeños.²⁹

El túnel estaba ya prácticamente terminado a falta de algunos pequeños arreglos. El Consistorio pidió al delegado de la contratista, Manuel Pazos, que lo notificara de oficio para que el arquitecto fijara la fecha de la recepción definitiva. No obstante, las desavenencias continuaron por las cantidades a pagar, con lo que nunca se produjo la entrega de esta obra de manera oficial. El conflicto se mantuvo enquistado hasta que en 1897 la contratista aceptó la propuesta del Ayuntamiento de liquidar la deuda con una importante quita.

4. CONCLUSIONES

La primera opción barajada por el Ayuntamiento fue la de hacer el túnel de desvío algo más alejado de la población para llevarlo hasta la

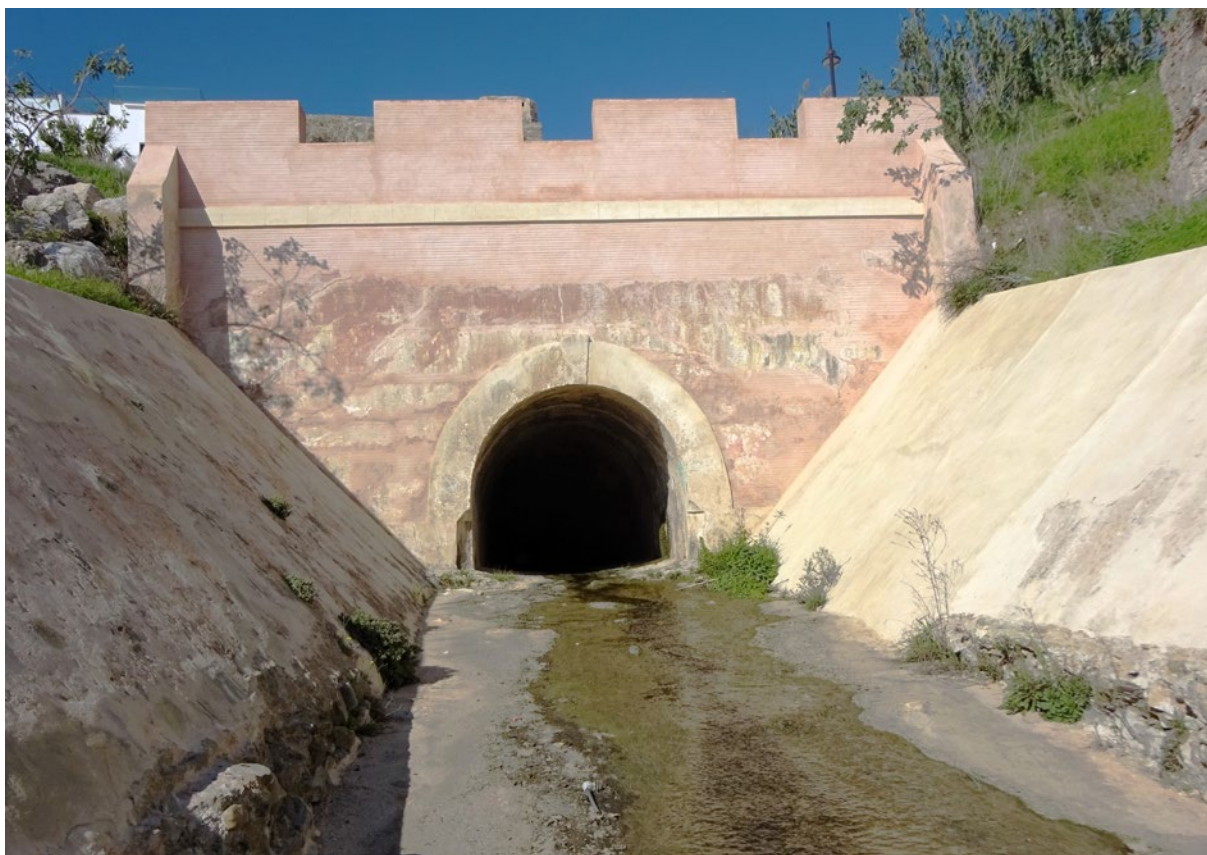


Lámina 10. Boca de salida del túnel a La Caleta. Fue restaurada en el otoño de 2022 por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA). (Foto del autor)

²⁸ Ibídem, tomo 64, 7 de octubre de 1891, s/f.

²⁹ Ibídem, tomo 64, año 1892, fols. 31, 58-59 y 121.

pequeña cañada que llega al mar junto al cerro del Camorro, lo que sería desechado por su excesivo coste. El proyecto definitivo fue firmado en 1883 por el arquitecto provincial Juan de la Vega, contemplando la canalización desde la zona del Retiro a escasos metros del flanco este de la muralla con su desagüe en la Caleta inmediato a la torre de los Maderos. Su ejecución quedó en suspenso debido a la epidemia de cólera que llegó a Tarifa a comienzos de 1886. Tras diversas vicisitudes, la obra pudo ejecutarse entre 1887 y 1889 bajo la dirección del nuevo arquitecto provincial Amadeo Rodríguez. Sin ser una obra de gran envergadura comparada con otras de este tipo, para Tarifa constituyó una infraestructura de mucho calado. Con ella, la población se protegía de las relativamente frecuentes riadas en el casco urbano, eliminando a la vez la pestilente cloaca que en realidad era el cauce intramuros.

5. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

5.1. Fuentes

- Archivo Municipal de Tarifa (AMT), Actas capitulares (AC) y legajos varios.
- Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Algeciras (AHPNA). Diversas escrituras notariales.
- Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPCA). Sección Administración del Estado. Obras Públicas, sign. 5.580.
- Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid (AGMM).

5.2. 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. Tarifa.
- 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. Tarifa.
- Sarria Muñoz, A. (2017). *El río y la ciudad de Tarifa (1700-1900)*. Servicio de Publicaciones del Ayuntamiento de Tarifa.

Andrés Sarria Muñoz
IECG

Cómo citar este artículo

Andrés Sarria Muñoz. “El desvío del arroyo de Tarifa (1887-1889)”. *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños* (62), abril 2025. Algeciras: Instituto de Estudios Campogibaltareños, pp. 31-42.
