

LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL ARROYO MADRE VIEJA. UN ESFUERZO POR MEJORAR LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN EL SAN ROQUE DEL SIGLO XVIII

Manuel López Fernández

APROXIMACIÓN AL TEMA

De todos es conocido que la estructura económica de la España de principios del siglo XVIII era muy compartimentada y con un elevado grado de autoconsumo a causa de la inexistencia de una red viaria adecuada para facilitar el intercambio comercial entre los centros de producción. A este sistema de producción autárquica no escapaba la Comarca donde se asentaron las nuevas poblaciones que surgieron en los términos de la ciudad de Gibraltar ya que éstos se extendían entre las estribaciones meridionales de la Penibética y la costa, siendo precisamente el mar la vía más utilizada por el comercio para llevar o traer mercancías a la fortificada plaza, sin que lo anterior quiera decir que la red caminera terrestre no fuese utilizada para el trasiego comercial de menor volumen entre la villa y las haciendas, o de éstas entre sí. Por ello, después de los acontecimientos vividos el día 4 de agosto de 1704, los exiliados habitantes de la ciudad de Gibraltar se encontraron incomunicados por mar y con una desatendida red caminera en la que no podían transitar más que acémilas.

Por aquellas fechas, de la villa del Peñón salían dos caminos conocidos por los naturales con el nombre de las villas más señeras de su entorno inmediato, esto es: camino de Estepona y camino de Jimena. El primero de estos caminos tenía dos ramales –uno pegado a la costa y otro más transitado y seguro que se adentraba en el interior siguiendo un itinerario próximo a la cuerda de las crestas, salvando así las torrenteras próximas al mar– y buscaban ambos el paso del río Guadiaro que se salvaba en aquella época con una barca relativamente cercana a su desembocadura y también por un vado situado aguas arriba. Por lo que afecta al mejor documentado¹ camino de Jimena –más frecuentado que el de Estepona– sabemos que pasaba entre huertas y viñas por el pago de Benalife para bifurcarse a la salida de éste; y así, mientras uno de sus ramales seguía pegado a la costa el otro buscaba rumbo norte rodeando la colina donde se ubicaba la ermita de San Roque por su falda noroccidental, al contrario de como se hace ahora, para bajar luego hasta el arroyo del Colmenar.² Después de cruzar este arroyo se dividía el camino en dos ramales: uno hacia Jimena cruzando el arroyo de los Molinos por la "pasada honda", y otro hacia Gaucín pasando antes por Albarracín, venta de Albalate, pozos de Majarambú y la venta de Andón, saliendo de las tierras del alfoz de Gibraltar después de cruzar el río Hozgarganta.

¹ Existen bastantes referencias al entorno de este camino en los protocolos notariales existentes en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz. Para más detalles véase, Alberto Sanz Trelles: *Catálogo de los protocolos notariales de Gibraltar y su Campo (1522-1713)*. Instituto de Estudios Campogibraltares. Algeciras, 1998.

² Véase la fig. nº 1 de este trabajo.

A su vez, el camino que bordeaba la costa por el lado de la Bahía cruzaba el arroyo de Mayorga y se dirigía hacia Guadarranque, río que se cruzaba por barca, o bien se pasaba aguas arriba por uno de sus vados, no sin antes superar otra dificultad fluvial cual era el curso del antes citado arroyo de los Molinos conocido en estos parajes como el arroyo de la Madre Vieja y cuyos acarreos, al confluir con el río Guadarranque, habían contribuido a formar las fértiles vegas del Prado de Fontétar, las cuales quedaban inundadas durante varios días en las épocas de lluvias.³ Una vez superado el paso del Guadarranque este camino discurría un trecho más o menos paralelo a la línea de costa y después de cruzar el río Guadacorte por una alcantarilla, de la que ya tenemos noticias de su existencia en 1711,⁴ se dividía en dos ramales. Uno de ellos tomaba rumbo noroeste con dirección hacia Alcalá de los Gazules, mientras que el otro se dirigía hacia el río Palmones facilitando su cruce la existencia de una barca, o bien por uno de los vados que se encontraban corriente arriba dependiendo del nivel de las mareas y de la dirección de los viajeros; pues una vez superado el curso del Palmones ya no se encontraba otro obstáculo fluvial importante para aquél que quisiera dirigirse hacia los cortijos de Algeciras, o bien proseguir hasta Tarifa y Cádiz ya sea por los caminos más próximos a la costa o por un tercero que cruzaba la sierra por el Puerto de Ojén.

Así pues, no resultaría desencaminado decir que en la primera mitad del siglo XVIII la red caminera de esta Comarca podía presentar un estado similar, o incluso más deficitario del que presentaba quince siglos antes. Porque con toda probabilidad los ríos se cruzaban entonces por los mismos vados en que se superaban en el siglo XVIII, pero tenemos constancia de que en la Antigüedad existía un puente de mampostería con varios ojos para cruzar el río Palmones,⁵ circunstancia que no se daba en el XVIII pues este puente debió arruinarse antes de la llegada de los musulmanes y con seguridad lo estaba en la época de la conquista de Algeciras a mediados del siglo XIV.⁶ Todo apunta a que en las décadas centrales del siglo XVIII el único puente de fábrica de la Comarca debía ser el que existía sobre el arroyo Mayorga, construido entre 1540 y a 1552,⁷ y cuando mucho alguna que otra alcantarilla como la que nos consta documentada sobre el Guadacorte, o la "puentecilla" que existía en el camino entre San Roque y Puente Mayorga sobre el arroyo Cagancha en 1767.⁸

A tenor de lo que precede, es muy probable que, a estas alturas, las nuevas poblaciones del Campo de Gibraltar facilitaran el tránsito de sus vecinos sobre los pequeños arroyos con la construcción de alguna alcantarilla, o el de algún pequeño puente con un solo ojo. Pero dadas las circunstancias por las que se atravesaba en la Comarca, nos atrevemos a decir que sobre los grandes ríos de la misma no existía un solo puente de madera y mucho menos de mampostería. Y no existían porque

³ Así lo refleja un informe del Ayuntamiento en 1750 y lo confirmaba unos cien años más tarde el sanroqueño Lorenzo Valverde. Véase esto último en su obra: *Carta histórica y situación topográfica de la ciudad de San Roque y términos de su demarcación en el Campo de Gibraltar*. Textos recopilados y anotados de Francisco E. Cano Villalta. Instituto de Estudios Campogibraltares. Algeciras, 2003, pg. 77.

⁴ Véase Adolfo Muñoz Pérez: *Actas capitulares del Archivo Municipal de San Roque (1709-1909)*. Instituto de Estudios Campogibraltares. Algeciras, 2002, pg. 24. Se hace referencia aquí al acta del 24 de marzo de 1711 y el autor transcribe: "Leyose así mismo otro memorial de gastos ejecutados en el alíeno de la calzada y alcantarilla de Guadacorte...".

⁵ La noticia más antigua sobre este puente nos la proporciona Hernández del Portillo cuando dice que el Palmones "tenía caída una grandísima puente según ahora aparece por unos antiquísimos pilares que están en el vado del río llamado por ese motivo Vado de los Pilares". Así en Alonso Hernández del Portillo: *Historia de Gibraltar*. Centro Asociado de la UNED. Algeciras, 1994, pg. 50. Todavía se conservan restos de sus pilares cerca de la presa que surte de aguas a Celupal. Seguimos aquí a Manuel Álvarez: *La venta del Carmen en época pos-clásica. Evolución del doblamiento entre época islámica y la actualidad en Guadacorte y su entorno geo-histórico*. En *Excavaciones arqueológicas en el alfar romano de la venta del Carmen*. Los Barrios. Editan la UA de Madrid y el Ayuntamiento de los Barrios. Madrid, 1998, pgs. 386-387.

⁶ Decimos que ya no estaba en pie en los años del cerco de Algeciras porque la existencia de tan estratégico elemento hubiera sido recogido por las crónicas cuando detallan las circunstancias de la batalla del Palmones.

⁷ Este último fue el año en que se sustanció el litigio entre el concejo y los vecinos de Gibraltar ante la Real Chancillería de Granada. Para esa fecha ya se habla de que el puente estaba construido con parte de los fondos obtenidos en la venta de los frutos del monte del Carril, pues la mayor parte de ellos se había gastado en "rescatar y redimir a los cautivos que se llevaron los turcos cuando estuvieron en Gibraltar doce años antes". Véase así en Andrés A. Vázquez Cano: *Los atajadores o guardacostas de la plaza de Gibraltar*. Centro de Estudios Históricos. Granada, pgs. 4-6.

⁸ Cuando en este año se está empedrando el citado camino se habla en el correspondiente expediente de una "puentecilla vieja" que está próxima a la "Municipación" sobre el arroyo Cagancha.

fundamentalmente no había medios económicos en el conjunto de concejos de la misma para acometer la construcción de un gran puente, ni existía tampoco el personal especializado para hacerlo. Tal vez por ello, no intentaron siquiera iniciar la construcción de un puente de cierta envergadura sobre el Palmones o sobre el Guadarranque; pero no cesaron en su empeño de levantarlo sobre el arroyo de la Madre Vieja porque era el que más necesitaban, y porque con un par de arcos era suficiente para salvar el cauce de este arroyo.

LOS PROYECTOS INICIALES PARA CONSTRUIR EL PUENTE⁹

En este contexto *camineril* dentro de la Comarca, en enero de 1750, la Junta Municipal de Propios exponía al Consejo de Castilla desde San Roque:

La gran necesidad que hay de que se construya un puente en el arroyo de La Madre Vieja, distante de esta Población como un tiro de cañón por ser el paso preciso de la comunicación de las tres poblaciones de esta Campo y de todas las tropas que vienen de guarnición a él por ser continuas las avenidas que se experimentan y con que se pone totalmente impracticable...¹⁰

Todo parece indicar, a tenor de lo anterior y de lo que después veremos, que los de la Junta estaban pidiendo al Consejo que se costeara la construcción del puente con fondos de la Real Hacienda apoyándose en lo necesario que era el mismo para el paso de las tropas reales; pero a pesar de la circunstancia señalada, la Junta Municipal de Propios –ya en el mes de septiembre del mismo año– se encontró con la respuesta del Consejo de Castilla donde se les vino a decir que no creían conveniente acometer la obra con los fondos del Real Tesoro, por lo que proponen desde Madrid que se designe el arbitrio pertinente para la ejecución de la obra; a lo que respondieron las autoridades de San Roque que cualquier arbitrio que se propusiera iría en "perjuicio del vecindario y del común".¹¹ Así las cosas, y ante la petición de los vecinos por el estado en que se encontraba aquel punto del camino, en septiembre de 1751, el Ayuntamiento dispone que se libren los presupuestos necesarios para repararlo "por lo impracticable que se halla la pasada del arroyo de la Madre Vieja y los perjuicios que de ello se siguen".¹²

Debió quedar estancada la situación durante varios años, porque no tenemos noticias de que se retomara el asunto hasta después de la llegada al trono de Carlos III. Como es sabido, después del Real Decreto de 1761 el Gobierno da un impulso a la mejora de las comunicaciones en la Península y tal vez por ello, la Junta de Propios se animó a solicitar de nuevo la correspondiente autorización para construir el tan necesitado puente sobre el arroyo Madre Vieja. Aunque no sabemos exactamente cuándo se hizo tal petición, ni conocemos tampoco la propuesta para financiarlo, es evidente que tal solicitud se había cursado de nuevo porque en enero de 1768 el presidente de la Junta de Caudales Públicos, Diego Tavares, dirige una carta al alcalde mayor de San Roque, Fernando García de la Plata, para que don Francisco Rendón continuara ocupando el cargo de diputado de la Junta porque se le había encargado, entre otras cosas, de la "solicitud para fabricar el puente del Arroyo de los Molinos".¹³

⁹ Buena parte de los datos que manejamos en este trabajo han sido extraídos del expediente relativo al puente sobre el arroyo de la Madre Vieja que se conserva en el Archivo Histórico Municipal de San Roque (en adelante AHMSR) en las cajas 1668 y 1670, documentos nº 3 y 1, respectivamente. Desde aquí nuestro agradecimiento a Adriana Pérez y a Juan Antonio García Rojas por facilitarnos el acceso a la documentación y el material gráfico que acompañamos. Por último, reseñar que todas las citas documentales que aportamos se ciñen a las reglas ortográficas actuales.

¹⁰ AHMSR. Libro de Actas Municipales nº 4, folios 621r. y v.

¹¹ *Ibidem*, folios 685v. y 686r.

¹² *Ibidem*, folios 784r. y 784v.

¹³ Muñoz Pérez: *Actas capitulares...*, pgs. 42-43.

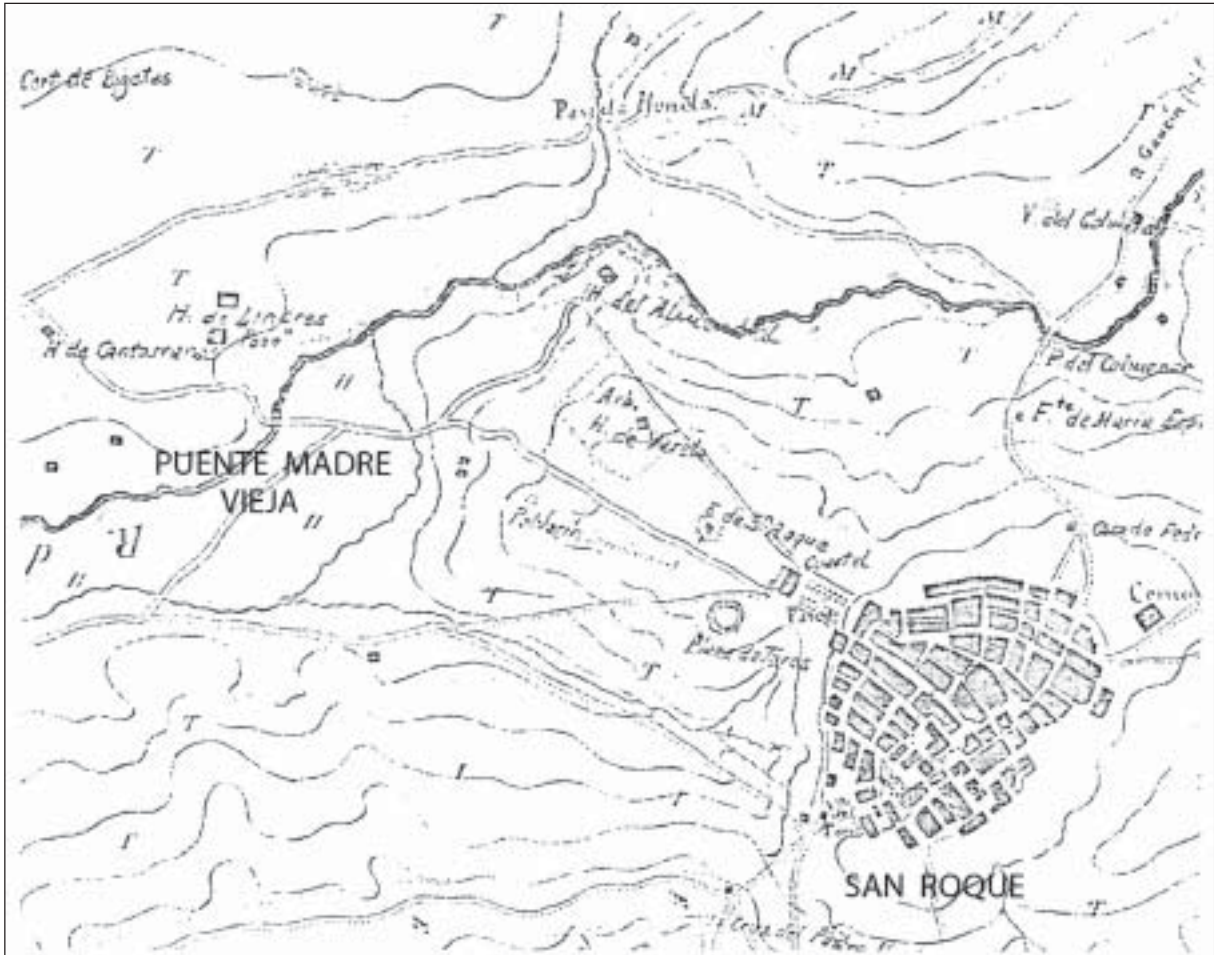


Figura 1. Localización del puente sobre el arroyo Madre Vieja en la reproducción parcial un mapa de 1865. AHMSR "Reconocimiento del Campo de Gibraltar".

Pero no será hasta 1770 cuando las propuestas de la ciudad de Gibraltar en San Roque fueron escuchadas en el Consejo de Castilla. Porque se dio la circunstancia de que el entonces presidente del mismo, el conde de Aranda, accedió a que los pueblos utilizaran el sobrante de "propios" en la mejora de caminos.¹⁴ De modo que, al socaire de tal autorización, el síndico personero de San Roque, Pedro López Ortega, pidió al Consejo y obtuvo del mismo –ya en noviembre de 1772– el "Real Permiso Licencia" para que se procediera al "entresaco y poda" de leña en el monte de la Murta correspondiente a los "propios" de la Ciudad.¹⁵ Así que todo parece estar en marcha cuando, en octubre de 1773, tomó posesión de su cargo el nuevo corregidor de la ciudad, don Ramón Gabriel Moreno.¹⁶ Y debió ser un poco más tarde, ya a principios de 1774, cuando se hizo un proyecto de la obra que se quería realizar a cargo de cuatro maestros albañiles y carpinteros de la misma

¹⁴ Santos Madrazo: *El sistema de transporte en España (1750-1850)*. Ediciones Turner, Madrid, 1984, vol I, pgs. 341-342.

¹⁵ Hay que indicar al respecto que el monte de la Murta pertenecía entonces a los "propios" de San Roque, pero hoy está en el término municipal de Los Barrios.

¹⁶ El nuevo corregidor venía procedente de la alcaldía mayor de Loja, de la que había tomado posesión en 1768. Con anterioridad, había estado en Fíñana (Guadix) desde 1758. Así en María Luisa Álvarez y Cañas: *El corregimiento del Campo de Gibraltar: militares y letrados*. Actas del II Congreso Internacional "El Estrecho de Gibraltar". Ceuta, 1990, tomo IV, pg. 361.

localidad para sacarla a subasta. No sabemos en cuanto se valoraba la obra, pero sí conocemos que nadie se presentó a pujar por la construcción del referido puente. Por tal motivo se hubo de informar al Consejo y se solicitó entonces que se autorizara al corregidor para continuar con las diligencias encaminadas a sacar adelante el proyecto. Sin lugar a dudas esta propuesta fue aceptada en Madrid porque el 23 de julio el corregidor decide consultar sobre el tema al maestro de obras de Tarifa, Bernardo Cabrera; no tardó éste en personarse en San Roque y después de reconocer el terreno y estudiar el proyecto original emitió su informe el día 11 de agosto. En el mismo, decía Bernardo Cabrera que consideraba equivocado el proyecto inicial y que el puente en cuestión había de construirse de tres ojos de a seis varas de ancho y no de dos arcos con ocho varas de "tragante". Consideraba el maestro de Tarifa que con tal disposición las roscas de los arcos podían ser de menor grueso aliviando así la carga sobre el macho central del puente de dos ojos que había de asentarse sobre terreno "lagunoso", motivo por el que calificaba de peligrosa la ejecución del proyecto de los maestros de San Roque.

Aquellos informes, tanto el de los maestros de San Roque como el de Bernardo Cabrera, fueron remitidos al Consejo de Castilla y este organismo hizo que los supervisara el comisario de Guerra, Marcos de Vierna. El citado comisario –que de simple cantero había pasado a ser el hombre de confianza de los ministros de Carlos III a la hora de proyectar, dirigir y supervisar una buena parte de las realizaciones camineras de aquellos tiempos¹⁷ rechaza ambos proyectos criticando especialmente el de Cabrera, porque carecía de los detalles suficientes para hacerse un juicio aproximado de lo que en realidad se pretendía hacer. Resultaría prolijo detallar las objeciones del comisario de Guerra con respecto al proyecto del maestro de obras de Tarifa, pero en lo referente a lo que él consideraba como principal: "que son las plantas del puente", lo reprueba porque Cabrera no indicaba la profundidad de los cimientos, ni las dimensiones de los sillares, ni la altura de los machones cuando esto era lo que precisamente había censurado el maestro de Tarifa a los maestros de San Roque por ser poco firme el terreno donde se habían de asentar las platas del puente.

El 6 de septiembre de 1774, además de rechazar los proyectos que le habían presentado, Marcos de Vierna aconseja que se mande "un maestro de los conocidos prácticos en esta clase de obras", y éste reconozca el sitio levantando los correspondientes planos y determinando los costos y condiciones en que se puede ejecutar la obra. Por tal motivo termina su informe con una sorprendente recomendación al Consejo: "...y si fuese de su agrado por ahorrar gastos con maestro que se halle muy distante conozco a don Juan de Sagarninaga que asiste en el puente de la villa de Ledesma, más inmediato que otro a Gibraltar...".

Y decimos sorprendente, porque la villa de Ledesma del informe no era otra que la villa salmantina de este nombre. De modo que existen fundados motivos para sospechar que existían por entonces pocos hombres cualificados para sacar adelante, con ciertas garantías, tal tipo de obra. No podía ser de otra manera cuando, en otro informe posterior, Marcos de Vierna propone un nuevo arquitecto para el puente de San Roque porque Sagarninaga estaba comprometido en otras obras y ratificaba su decisión apoyándose en que:

En estos casos no se debe mirar el ahorro, porque aunque se hallase el maestro que haya de practicar la diligencia a más de cien leguas de distancia importa muy poco la suma de sus dietas en comparación de lo que pueden costar los disparates que algunos proyectan; y si no véanse los dos presentes proyectos dispuestos para el mismo puente.

¹⁷ En el expediente que manejamos, las autoridades de San Roque hacen referencia a él como "*Ingeniero en esa Corte*", pero nunca adquirió cualificación técnica. Su formación era puramente empírica y no constituye un caso único en aquellos años. Más datos sobre Marcos de Vierna y Pellón podemos verlo en Santos Madrazo: *El sistema...* vol. 1, pg. 201. Oportuno nos parece decir que, al no existir entonces un cuerpo de ingenieros civiles, serán los ingenieros militares los encargados de dirigir muchas de las obras relacionadas con las vías de comunicación. Véanse más detalles al respecto en Horacio Capel Sáez y otros: *Los Ingenieros Militares en España. (Siglo XVIII)*. Publicación y ediciones de la *Universitat de Barcelona*. Barcelona, 1983, pgs. 6-7.

Visto lo anterior, no debe sorprendernos ya que el nuevo especialista propuesto por el comisario de Guerra fuese el arquitecto de las obras de la catedral de Jaén, Manuel Godoy.¹⁸ Así las cosas, hasta el 23 de noviembre no extendió el Consejo de Castilla el nombramiento oportuno y un mes más tarde fue concedido el interesado de tal designación. Pero Godoy no salió de Jaén hasta mediados del mes de enero de 1775 y después de siete días de viaje permaneció doce más en San Roque de donde se marchó sin dejar su informe, aunque prometió hacerlo desde Jaén. Y efectivamente desde allí lo remitió el día primero de abril de 1775; describía en el mismo los trabajos realizados sobre el cauce del río indicando que hizo varias "calas" para sacar conclusiones sobre las características del terreno. Según dice, encontró que el fondo era todo de arena y en uno de aquellos agujeros salía tanta agua que cuatro hombres no eran capaces de desaguarlo; por tal motivo tuvo que desecher el sistema de encontrar la tierra firme y optó por introducir a golpes una estaca que se hundió hasta siete pies de profundidad. Luego pasó a buscar la cantera adecuada para extraer la piedra necesaria y de todas las que visitó fue la del Castellón la que le pareció de mejor calidad, informando además que aquella cantera distaba "del sitio donde se ha de construir el puente tres cuartos de legua...".

A continuación hacía un pormenorizado estudio técnico para construir un puente, todo él de cantería, cuyos pilares habían de arrancar a una profundidad de ocho pies y en los que disponía las primeras hiladas con piedras de un peso superior a las 200 arrobas –más de 2.300 kilos–, circunstancia que representaba el primer problema a superar dado que las carretas disponibles en San Roque no soportaban pesos superiores a las 40 arrobas. A esta dificultad se añadía la de la madera necesaria para la obra –"vigas de 10 varas de largo por 5 y 6 pulgadas de grueso"– que había que comprar en Cádiz, procedente de Holanda, y transportar por barco hasta las playas de Guadarranque. Todo lo demás parecía fácilmente superable, pero el importe del puente así proyectado ascendía a un total de 720.290 reales y 17 maravedíes. Y este último fue el dato que realmente llamó la atención de las autoridades de San Roque; todo lo demás parecía secundario cuando ellos no contaban con más de 135.831 reales para afrontar el importe de la obra, según habían informado al Consejo. Por ello, sin demora alguna, procedieron a informar de tal situación a Madrid indicando que no encontraban "arbitrio para subvenirle" al tiempo que señalaban el hecho de que no era el momento de pensar en costosos edificios y que siendo la nueva población "de ruda construcción no le corresponde tener una elevada en un campo...". Pero no por ello deja de observar el corregidor, en primera persona, que a su juicio la obra propuesta era factible de ejecutar ateniéndose a los proyectos presentados por los maestros de la Comarca cuyo costo no alcanzaba los 50.000 reales.

El informe salió por correo hacia la Corte el 27 de abril de 1775 y, que nosotros sepamos no hubo contestación inmediata, pero existen indicios suficientes para pensar que el asunto se estaba moviendo en el Consejo, aunque eso sí, con lentitud. Porque no fue hasta el día 26 de marzo de 1776 cuando se comunicó al corregidor que se sacara a pública subasta:

La obra del puente de madera proyectado sobre el arroyo de la Madre Vieja, bajo del precio de la tasación hecha por los maestros Bernardo Cabrera, Antonio Josef Guerra y Joaquín Custodio y agregaciones propuestas por el Comisario de Guerra don Marcos de Vierma...

¹⁸ Después de lo que conocemos no puede resultar extraño que los arquitectos intervinieran entonces en la construcción de puentes. De hecho, Manuel Godoy proyectó algunos de los que se ejecutaron en las provincias de Jaén y Zamora.

LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE

Así que, a tenor de lo anterior, el proyecto que iba a ver la luz era el correspondiente a un puente de madera inicialmente trazado por los maestros de la Comarca y corregido en algunos detalles por Marcos de Vierna. Sacado a subasta pública, la obra remató finalmente en un asentista local llamado Miguel de Ribas quien se comprometió a levantar el puente del proyecto por la cantidad de 40.494 reales. El día 3 de mayo se adjudicó el contrato y los primeros trabajos se iniciaron el día 8, pero ya por entonces presionaban los vecinos de San Roque para que el puente se hiciera de fábrica puesto que "por su duración como por los daños que podría ocasionar en ella el transporte de artillería del Campo y por las continuas composturas que los rigores del tiempo causarían en las maderas...", no era aconsejable hacerlo de este último material. Entonces el contratista se comprometió a ejecutar los dos arcos en cantería siempre que las autoridades le pagaran 20.000 reales más de lo estipulado inicialmente, o 10.000 reales más de lo presupuestado en principio si los querían de ladrillo. Como de una u otra manera los pilares donde apoyaban dichos arcos habrían de ser de cantería, el Ayuntamiento acordó finalmente que los arcos fuesen de ladrillos pero que antes se negociara con el señor Ribas para que bajase en algo su petición.

Por fin se llegó a un acuerdo y el contratista accedió a descontar dos mil reales de lo solicitado, de manera que la construcción del puente importaría al Consejo un total de 48.494 reales. De esta manera, el día 16 de julio se puso la primera piedra tal y como se recoge en un acta municipal¹⁹ con todo lujo de detalles:

Se dio principio a rellenar el primer cimiento del Puente que se va a construir en el sitio de la Madre Vieja de orden del Real y Supremo Consejo de Castilla con lo productivo del entresaca, poda y rameo del Monte de Murta, con cuyo motivo paso el Sr. Corregidor acompañado de los señores D. Pedro Manuel Pérez Quiñones, caballero de la Orden de Santiago, don Francisco Rendón y Guerra, Regidores perpetuos de esta dicha ciudad y de mi el Escribano Mayor del Cabildo, y estando en el expresado sitio se dio principio al primer cimiento, que es el que esta conforme se va de esta ciudad a la parte de acá del arroyo, poniendo el Sr. Corregidor la primera piedra, y luego puso otra el Sr. D. Pedro Pérez y luego siguió el Sr. D. Francisco Rendón y luego yo el presente escribano y ejecutado siguió el maestro Sebastián Moreno rellenando...

Tan deseado acontecimiento se hubo de celebrar por parte de todos los que participaban en la elaboración del proyecto y debieron servirse en tal acto algunas viandas regadas con vino de la tierra, y por ello el contratista anotó en el capítulo de gastos un cargo de 40 reales "en refrescar el día". Esto lo sabemos porque el 2 de noviembre el asentista presentó un detallado informe contable en el que demostraba que llevaba gastado en el puente más dinero del presupuestado. La cantidad ascendía por entonces a un total de 50.222 reales y 23 maravedíes entre los que nos parece oportuno destacar, además del más elevado correspondiente a la mano de obra, los capítulos de gastos relacionados con la piedra de cantería,²⁰ cal,²¹ ladrillo,²² madera²³ y utillaje.²⁴ Como no se contaba con la quiebra del asentista y había que informar al Consejo de Castilla, unos días más tarde el corregidor llamó a declarar al maestro de obras del puente designado por el contratista y que no era otro que Sebastián Moreno, maestro mayor alarife de San Roque.²⁵ Su declaración resulta muy

¹⁹ AHMSR. Libro de Actas Municipales nº 7º, folio 680v.

²⁰ Se emplearon en la obra 2.364 pies cúbicos de piedra de cantería que se transportó en 295 viajes. El importe de una y otra cosa ascendió a 11.627 reales.

²¹ Los gastos en cal se elevaron a 3.247 reales.

²² Se emplearon en el puente 32.000 ladrillos completos y "ocho carretas de medios y ripios". Estos materiales y el transporte de los mismos costó 2.404 reales.

²³ El capítulo del maderamen es mucho más amplio. El importe y transporte del mismo alcanzó los 4.758 reales.

²⁴ Se compraron también tres bombas hidráulicas, por lo que los gastos ascendieron a 1.566 reales.

²⁵ Parece ser que ya lo era desde 1775 según se dice en un informe que presentó él mismo en el Ayuntamiento. También sabemos de este hombre que su experiencia y buen hacer le valió para ganar el puesto de maestro mayor alarife de todo el Campo de Gibraltar y se le encargó la construcción del camino entre Algeciras y Los Barrios en 1786. Esto último lo encontramos en Manuel Álvarez Vázquez: "¿Era romano el antiguo Puente Grande?" *Benarax* nº 35, pgs. 21-22.

interesante porque, además de indicar el estado en que se encontraba la obra "cerrados los arcos y llano y raso el piso, apunta en su declaración que el mayor trabajo que ha tenido ha sido bregar con los dictámenes de cuantos han concurrido a ver dicha obra".

Lo que puede darnos una idea de las injerencias de propios y extraños en las obras del puente ya que el maestro, por la obligación contraída y por su propia estimación, había procurado que los materiales fuesen de la mejor calidad posible poniéndolos a la "vista de ingenieros e inteligentes", motivo por el que había advertido al asentista de la imprudencia de comprometerse a realizar el puente por un incremento de ocho mil reales sobre el presupuesto inicial cuando a su juicio "no había bastante... con 15.000...", dada la robustez necesaria de los cimientos para soportar los arcos de ladrillo. Después de justificar así los gastos del contratista, calculó el maestro que para terminar la obra se necesitarían unos 10.818 reales y con este detalle finaliza su declaración, no sin antes indicar que por entonces tenía 30 años.

El día 15 de noviembre se enviaron los informes a Madrid y la obra debió permanecer paralizada hasta nueva orden. Por fin, el 25 de febrero de 1777 el Consejo de Castilla dispone, después de supervisados los informes por Marcos Vierna, que el corregidor hiciera reconocer la obra por algún técnico de su confianza y se pagara al asentista lo gastado en el puente si es que éste respondía a lo proyectado y mostraba la firmeza necesaria. Así que don Ramón Gabriel Moreno, al enterarse del contenido de la carta "la tomo, besó y puso sobre su cabeza como carta de su Rey y Señor natural..." y dispuso que el entonces arquitecto y maestro mayor de obras de San Roque, Juan de Vargas, pasara reconocimiento a la obra e informara si estaba "conforme al Arte y obligación de don Miguel de Ribas". Un par de días más tarde, concretamente el día 8 de marzo, Juan de Vargas declaraba ante el corregidor que había pasado reconocimiento a la obra del puente a la que:

Vio y reconoció cuando se iban abriendo los cimientos y la encontraba con las firmezas necesarias y conforme al asiento que estipuló don Miguel de Ribas, lo que comprueba las fuertes avenidas que ha traído el arroyo en este invierno y no ha hecho sentimiento alguno y si sólo en el terreno inmediato a la cepa de en medio la fuerza de las avenidas ha profundizado vara y media...

Finalizaba su informe el arquitecto diciendo que tal accidente no correspondía al compromiso adquirido por el contratista; por tal razón al día siguiente se liquidaba a Miguel de Ribas, al tiempo casi que salía a pública subasta lo que quedaba por hacer de la obra tomando como referencia los cálculos del maestro Sebastián Moreno. De nuevo concurrió a la puja Miguel Ribas y se comprometió a terminar la obra que había quedado inconclusa si le daban 16.000 reales porque consideraba que en los cálculos de Sebastián Moreno sólo se contemplaban los materiales y no la mano de obra. Ribas resultó el mejor postor, pero las autoridades acordaron el 5 de abril que lo que restaba para terminar el puente podía salir más económico si se finalizaba bajo la dirección de Sebastián Moreno y se realizaban contratos independientes con caleros y canteros. Pero no fue hasta el 16 de mayo cuando se reactivaron las obras dado el apremio de las gentes del común y el inminente paso del regimiento de caballería de Montesa que se incorporaba a la guarnición frente a Gibraltar.

Para el día 31 de mayo ya se había desmontado el camino hacia los Barrios y en esa misma fecha se despidió al maestro Sebastián Moreno quedando el remate del empedrado de la rampa y acondicionamiento final del camino bajo la dirección del sobrestante Juan de Mena. La colocación de los pretilos la inició el maestro cantero Agustín Muñoz el día 22 de julio dándolos por terminados el 26 de septiembre. Unos días más tarde, concretamente el 1 de octubre, comparecieron ante el Corregidor los dos maestros que habían rematado "la obra de la rampa y sus pretilos de cantería y el camino según se ofreció en el plano". Estos hombres eran Isidro Custodio y Antonio Santamaría, otros dos alarifes sanroqueños, y según su opinión, la obra quedaba "...perfecta y el puente seguro y estable a toda satisfacción sin necesitar de más aprobación que 4 avenidas que ha traído el arroyo las mas grandes que se han experimentado y no ha hecho sentimiento alguno y por lo que hace a cierta profundidad que ha hecho inmediata al pilar del medio esta no es de cargo de la obra...".

Así pues, el día 13 de octubre se ajustaban las cuentas correspondientes reconociéndose que se habían gastado en la obra un total de 71.126 reales y 18 maravedíes, además de otros 21.368 reales y 30 maravedíes en otras dispensas relacionadas con el mismo. Por todo ello, la Junta de Propios se encontró con un excedente de 43.328 reales y 22 maravedíes que quedaron en manos de Antonio Rapallo, comerciante de Algeciras y tesorero de la Junta.

EPÍLOGO

Sin lugar a dudas, la construcción del puente aquí tratado supuso un esfuerzo de carácter económico para el Ayuntamiento de San Roque en un intento de mejorar el estado de sus caminos. Pero tal circunstancia parece quedar desdibujada cuando se considera las dificultades de carácter técnico que hubo que superar ya que en la Comarca no existía personal cualificado para diseñar y levantar con ciertas garantías un puente de mampostería con dos arcos y cuyo pilar central se debía asentar sobre suelo pantanoso en medio del cauce del arroyo de la Madre Vieja. Porque todo apunta, según hemos visto, que este puente fue el primero de tales características levantado en el Campo de Gibraltar desde muchos siglos atrás y cuya consistencia levantaba el recelo de unos y otros ante la fuerza de las posibles



Figura 2. Puente de la Madre Vieja por el lado que mira al mediodía y antes de su reciente restauración. Obsérvese el escudo de piedra labrada sobre el machón del puente. Fotografía de Juan Antonio García Rojas.

avenidas del arroyo sobre el que se asentaba. Y vino a suceder en los primeros años del siglo XIX –posiblemente en 1803 o 1804, según nos dice Lorenzo Valverde– que una de aquellas crecidas ahondó en el terreno donde se asentaba el pilar central y éste se desplazó hacia un lado de su base "más de una tercia" rompiendo las arcadas del puente y cayéndose parte de ellas.²⁶ Las autoridades solventaron el problema colocando gruesos tablones sobre el vano²⁷ y así estuvo hasta el 14 de abril de 1842, fecha en que el Ayuntamiento decidió repararlo abriendo el correspondiente expediente.²⁸ Dos días más tarde un par de "peritos albañiles" del municipio informaban que se necesitaba desmontar los dos arcos desde sus arranques y retocar sus pilares y pretilos del puente, calculando que el coste de la obra podía ascender a unos 12.872 reales.

Después de las pertinentes consultas y deliberaciones se acuerda solicitar la necesaria autorización de la Diputación Provincial para que la obra fuese pagada con el peaje de las barcas situadas en los ríos Guadarranque y Palmones, una vez que la obra hubiese salido a subasta y rematado en algún licitador. Así las cosas, el 26 de abril se fijan las condiciones que habían de servir como base para la puja y entre las que nos parece interesante destacar que la rosca de los nuevos arcos debían de ser de ladrillos nuevos y de dos tercias de gruesa; asimismo, el contratista debía comprometerse a colocar en las fachadas del nuevo puente los dos escudos de piedra labrada que ya existían en las paredes del puente.²⁹ El día primero de mayo salió

²⁶ Valverde: *Carta histórica...*, pg. 77. Por nuestra parte indicaremos que una tercia equivale a un pie, o sea, 27'86 cm.

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ Hoy constituye éste el documento nº 1 de la caja nº 1.670 del Archivo Municipal de San Roque.

²⁹ El texto grabado sobre los mismos es el siguiente: "Gibraltar mando hacer esta obra siendo Corregidor Don Ramon Gabriel Moreno y Diputados Señores Don Pedro Manuel Perez de Quiñones de la Orden de Santiago y Don Francisco Rendon y Herrera Regidores en el año de MDCCLXXVI". Su transcripción se la debemos a Juan Antonio García Rojas.

la obra en cuestión a subasta pública por primera vez, pero nadie se mostró interesado en acometerla. Así que, el 15 del mismo mes, se volvió a celebrar la subasta y ésta remató en Pedro García quien se comprometió a realizar la obra por 12.852 reales una vez recibido el permiso de la Diputación. Así pues, el día 18 se remitió a Cádiz la documentación pertinente y diez días más tarde se aprobaba la solicitud en la capital de la provincia.

Aunque con estos datos se cierra el expediente que manejamos, no podemos terminar sin antes decir que el presupuesto debió quedarse corto una vez más ya que Lorenzo Valverde indica que fue necesario hacer de nuevo el pilar central y que en la obra se gastaron "más de diez y seis mil reales", motivo por el que el cabildo sanroqueño debió apoyar los gastos con el presupuesto de aquel año.³⁰

³⁰ Valverde: *Carta Histórica...*, pg. 77.