
Los proyectos de puente para Arcos de la Frontera: 1544-1920

JOSÉ MANUEL BAENA GALLE

La población gaditana de Arcos de la Frontera se encuentra emplazada en un lugar estratégico que es nudo de comunicaciones entre la Bahía de Cádiz, el Campo de Gibraltar y la Serranía de Ronda. Una de las características más peculiares de la población es el estar situada en lo alto de una peña de arenisca y prácticamente rodeada por el río Guadalete. El cruce del mismo era vital para el tránsito de personas y mercancías por la comarca y también para los propios vecinos que se veían separados de sus medios de subsistencia, principalmente agrarios y ganaderos¹. El objetivo de este estudio es precisamente tratar de la construcción de un puente que facilitara estas tareas. Desgraciadamente se trata de una historia en cierta medida frustrante, pues hasta la segunda mitad del siglo XIX no se construiría dicho puente. No obstante los variados proyectos que se hacen, la presencia de arquitectos e ingenieros para estudiar el problema y elaborar informes, y las gestiones de la ciudad encaminadas a

la edificación, son suficientemente expresivas de que una cosa son las necesidades y aspiraciones artísticas y otra muy diferente las posibilidades económicas.

Junto con el económico, el principal problema que existió en la construcción del puente fue el elevado caudal de las aguas del Guadalete. Existió desde antiguo un puente de madera que facilitaba el cruce del río, pero este puente, o mejor dicho, estos puentes, pues se construyen varios a causa de las continuas avenidas, eran insuficientes y, además, ocasionaban grandes gastos de mantenimiento². A veces, ante su falta, se le sustituía por una barca. Por estas razones se hacía preciso elevar uno de cantería.

Escasas son las noticias correspondientes a este proyecto en el siglo XVI. Al parecer las primeras son de 1544, fecha en la que en el capítulo 24 de las transacciones entre el Duque de Arcos y el Cabildo se habla de construir «un puente de obra»; se debió comenzar en 1548 pero no se avanzaría mucho³. Según de la Banda, en 1551, Hernán Ruiz II entregó un poder a Sebastián de Peñarredonda

¹ De ello es consciente el Cabildo de la ciudad, exponiendo en diversas ocasiones que la falta de un puente en la misma era la causa del «Perjuicio que se seguía no solo a los vecinos de la Ciudad sino también a los Pasajeros de la Andalucia vaxa a la serranía de Ronda y costa de Malaga y a la tropa que transitaba al Campo de Gibraltar pues se verían precisados a hacer sus viajes y marchas con grandes Rodeos»; exponiendo también que «la maior parte desus vecinos que tiene hacienda ala otra Orilla de el con transito a sus viñas, Olivares e Huerttas, sembrados y Pastos de deesas que para toda especie de Ganado tenían». Archivo Municipal de Arcos de la Frontera (A.M.A.F.), Actas Capitulares, Leg. 646. Cabildo del 11 de abril de 1752. S/F.

² Madoz señala que para cruzar el Guadalete había «un puente de madera en que se invierten anualmente grandes sumas para asegurarlo y reparar las averías que sufre en las invernadas». Cfr. MADUZ, Pascual: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1847, tomo II, pág. 482.

³ CUEVAS, José y Jesús de la: *Arcos de la Frontera*, Jerez, 1968, pág. 22.

para que fuese a Arcos a hacer posturas a ciertas obras, destacando la de un puente. El mencionado autor opina que es probable que no se hiciese nada, salvo, en todo caso, algún alzado o proyecto⁴. Parece ser que la última noticia referente al puente de piedra en el siglo XVI, es de 1567, año en que el rey Felipe II autoriza se repartan las costas de la construcción entre diversos pueblos de la zona, ya que todos se verían beneficiados por la obra⁵.

El 21 de septiembre de 1574, el Cabildo decide construir un puente de madera por la gran necesidad que tiene la población de él. Para ello ordena comprar madera y presiona a fin de que se hagan con rapidez las obras; puede pensarse que en 1575 estaría terminada ya que el 14 de enero de ese año se libran los fondos para pagarla. Por último, la documentación se refiere al arrendamiento de la casa del puente, casa que sería ocupada probablemente por el vigilante y destinada también al cobro de peaje⁶. Estas noticias confirman que no se había construido el puente de cantería proyectado.

En el siglo XVII se fechan los primeros proyectos sobre el puente de piedra, que se han podido documentar. El más antiguo de éstos, y uno de los más importantes, es de principios de siglo. En la sesión del cabildo municipal de 3 de febrero de 1603 se decide levantar un puente de cantería; para ello se solicita permiso al Duque y se informa que dos jueces valoran la obra en más de 30.000 ducados⁷. No se tiene constancia de la respuesta del Duque, pero debió ser afirmativa ya que en la sesión del 22 de agosto de 1605 deciden levantar dicho puente⁸. Para llevar a cabo la obra llaman a Hernán Ruiz III por ser «*el mejor maestro que se falla para estas cosas*»⁹. El 12 de junio de 1606, dicho arquitecto informa al Ayuntamiento que «*Para sacar el pilar de fundamento firme... sean de gastar en el Edificio obra y fabrica... por lo menos tres mil*

ducados»¹⁰. En la misma reunión del cabildo municipal se informa que se había solicitado al Duque permiso para usar los impuestos de la bellota, que ascendían a 1.500 ducados, cantidad que ante los informes del arquitecto se vio claramente insuficiente para hacer la obra, por lo que se pidieron nuevos arbitrios. La documentación alude a la necesidad de iniciar con urgencia las obras, atendiendo a dos causas: una, el tiempo, ya que era verano, momento de menor caudal del río, y la otra, el que Hernán Ruiz, «*el qual es muy biejo y enfermo*», se encontraba ya en la ciudad. Los trabajos debieron comenzar inmediatamente, ya que el 19 de junio de 1606 se ordena la construcción de un almacén para la custodia de herramientas y materiales¹¹. Lamentablemente el proceso se interrumpiría muy pronto, pues el 10 de julio de 1606 falleció Hernán Ruiz III mientras visitaba las obras¹².

Hasta 1637 no se vuelve a encontrar noticia alguna sobre el puente. En dicho año José Gómez de Mendoza declara que el puente de madera existente era poco seguro y que necesitaba 500 ducados anuales en reparos¹³. Esta noticia señala claramente que el puente de piedra no se había construido. De hecho el Cabildo ordena la reparación inmediata del de madera ante el peligro de ruina que ofrecía¹⁴. No obstante, la idea de edificar uno de piedra no se olvida, pues en la reunión capitular del 5 de septiembre de 1637 se pretende repartir los gastos que ocasionaba la obra entre varias poblaciones de la zona¹⁵.

Estas gestiones no dieron un resultado positivo puesto que en 1650 vuelve a tratarse en el cabildo municipal sobre el tema. El problema se inicia al

⁴ BANDA Y VARGAS, Antonio de la: *El arquitecto andaluz Hernán Ruiz II*, Sevilla, 1974, pág. 174.

⁵ CUEVAS, José y Jesús de las: *Op. cit.*, pág. 22.

⁶ A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 617, Fol.: 11 vt.º, 15 rt.º, 18 rt.º, 21 rt.º, 102 rt.º, y 339 vt.º.

⁷ A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 620. Fol. 34-39.

⁸ A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 620. Fol. 108 vt.º.

⁹ A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 620. Fol. 138 rt.º. Seguramente para definirlo de esta manera se tuvo en cuenta su actuación en obras como los puentes de Andújar, Alcolea, Baena, Écija y Jerez.

¹⁰ A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 620. Fol. 149 vt.º-151. Erróneamente de la Banda dice que la valoración alcanzó sólo 309 ducados. Cfr. BANDA Y VARGAS, Antonio de la: *Op. cit.*, pág. 219.

¹¹ A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 620. Fol. 154 vt.º.

¹² Lo cual se conoce por declaraciones de Martín Ruiz Ordóñez, hermano de Hernán Ruiz, el 25 de julio de 1606. Cfr. BANDA Y VARGAS, Antonio de la: *Op. cit.*, pág. 219.

¹³ Cfr. CUEVAS, José y Jesús de las: *Op. cit.*, pág. 22.

¹⁴ Cabildo del 21 de septiembre de 1637. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 623. S/F.

¹⁵ Colaborarían en las costas, además de Arcos, Cádiz, Puerto Real, Chiclana, Conil, Medina Sidonia, Alcalá de los Gazules, Olvera, Jimena, Zahara, Ubrique, Ronda, etc. Cabildo del 5 de septiembre de 1637. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 624. S/F.

haberse llevado el río el puente de madera, por lo que se ordena construir una barca que permita el cruce¹⁶. Dicha barca era insuficiente y además poco segura¹⁷. Ante todo ello el cabildo de 19 de mayo de 1650 toma la resolución de construir un puente de cantería; con este fin se nombra por diputado al Regidor Don Alonso de Gamaza Espinar, y se le ordena que traiga diferentes maestros de algunas poblaciones cercanas con el cometido de seleccionar el lugar idóneo para la construcción y elevar un proyecto. A la convocatoria acuden Antón Martín Calafate, maestro mayor de obras de Jerez, Bartolomé Ruiz, maestro mayor del Puerto de Santa María, Juan Pérez de la Parra, maestro mayor y alarife de Jerez¹⁸, Marcos Megía, maestro de albañilería y alarife de Cádiz, Francisco del Valle, maestro de albañilería de Cádiz, Benito Marín, maestro mayor de Medina Sidonia, y Bartolomé Marín, maestro de aguas de Medina Sidonia. Todos estos artífices, tras el estudio del lugar deciden que el puente se debía construir «mas arriba del sitio del Manzor donde estaba la puente de madera que se llevó el río la última vez por parecer sermas a proposito por haber peña a la entrada y salida». Se tomó esta solución, ya que dadas las circunstancias del terreno, el puente estaría más resguardado de la fuerza del caudal del río. Los maestros realizaron un proyecto de puente de siete ojos, y se le pagó por ello 100 reales a cada uno, exceptuando a Antón Martín Calafate, al cual se le dieron 300 por haberse ocupado personalmente de la planta de dicho puente. Se ordenó iniciar la construcción, estableciéndose un arca de ingresos y construyendo garitas de madera y cercados para custodiar los materiales, e incluso se acuerda comprar cal y herramientas¹⁹. Tampoco se conoce el punto al que llegaron estas obras, pero es probable que solamente se iniciaran los pilares.

Lo cierto es que no se llevó a cabo este proyecto, ya que en 1674 se vuelve a solicitar otro puente de piedra, porque se había caído el de madera

que se usaba para el tránsito²⁰. Se acuerda dar cuenta al Duque de las diligencias que se estaban efectuando, informándosele también que se ha solicitado Real Provisión, que hasta ese momento no había sido otorgada, por lo que se vuelve a solicitar a la Corte²¹. El Duque responde apoyando al cabildo y ofreciéndole las gestiones de su agente en Madrid²². Dicho agente comunica a la ciudad que ha retomado el expediente de 1634, por estar más adelantado, y opina que en vez de repartir las costas entre treinta pueblos de la zona, es más útil gravar en 4 maravedís la libra de carne²³. Ante ello el cabildo solicita nuevos arbitrios, pero por lo que se expresa a continuación, bien poco se debió hacer.

También en el siglo XVIII hay proyectos para el puente sobre el río Guadalete. El primero de ellos es de 1744, y su importancia radica en ser el más antiguo del que se conoce su traza²⁴. La misma, debida al ingeniero *Bartolomé de Amphoux* aparece junto a un plano de la ciudad y un proyecto de cuartel²⁵. El plano, firmado en Cádiz el 4 de febrero de 1744, ofrece la fachada de un puente que constaría de tres pilares de sección hexagonal, en el cauce del río, y dos más en las orillas, de sección rectangular y cuadrada, cabalgando entre ellos cuatro arcos de medio punto, con ménsulas en las claves. El puente es ligeramente apuntado en el centro, por lo que los arcos centrales tienen mayor luz que los laterales. El centro del puente se corona con

²⁰ CUEVAS, José y Jesús de las: *Op. cit.*, pág. 22.

²¹ Cabildo del 2 de enero de 1674. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 629. S/F.

²² Carta del Duque al Ayuntamiento, el 7 de enero de 1674. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 629. S/F.

²³ Carta de don Juan Muñoz al Ayuntamiento, el 17 de abril de 1674. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 629. S/F.

²⁴ Archivo General de Simancas. M.P. y D. XXII-72 G.M., Leg. 3513. Cfr. ÁLVAREZ TERÁN, M.^a Concepción: *Mapas, planos y dibujos (años 1503-1805)*. Catálogo XXIX. Volumen I. Archivo General de Simancas, Valladolid, 1980, pág. 40.

²⁵ Bartolomé de Amphoux y Perelló es un ingeniero militar que desde 1738 se encuentra en Cádiz, donde alcanzó el empleo de teniente Coronel, y donde realizó varios proyectos —para un cuartel en Vejer de la Frontera; para muelles, murallas, baterías y cuarteles de Cádiz, así como modificaciones a los proyectos de Ignacio Sala para la Aduana, Consulado y Casa de la Contratación de Cádiz—, antes de pasar a América, donde continuó su labor. Cfr. CAPEL, Horacio y otros: *Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Barcelona, 1983, págs. 34 y 35.

¹⁶ Cabildo del 4 de marzo de 1650. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 624, Fol. 412 rt.º.

¹⁷ A.M.A.F. Obras Públicas. Leg. 584. Expediente núm. 6.

¹⁸ Según indica la documentación estos tres maestros estaban trabajando entonces en la iglesia Mayor del Puerto de Santa María.

¹⁹ A.M.A.F. Obras Públicas. Leg. 584. Expediente núm. 5.

una cruz, y en sus accesos aparecen pedestales rematados por esferas. Hay un antepecho de obra entre ambos ingresos. Este dibujo destaca por su simplicidad, cuestión que es lógica si se observa que el autor, un ingeniero militar, está normalmente más interesado en los aspectos formales y estructurales que en los meramente decorativos.

La documentación consultada en el Archivo Municipal, informa que aproximadamente en 1740 un ingeniero estudió unos pilares que se conservaban de una obra anterior, dictaminando que sus condiciones eran perfectas y muy seguras para hacer sobre ellos un puente. Dicho ingeniero formó un modelo de puente y tasó todo el gasto necesario en 22.000 ducados. Por la proximidad de fechas es posible pensar que este ingeniero fuese Amphoux. El problema que se plantea es saber cuáles son esos pilares a los que se alude. Casi con toda seguridad se puede afirmar que sean los restos que en 1650 dejó la obra de *Antón Martín Calafate* y sus compañeros, ya que antes de ese año no hay referencias a restos anteriores, y a partir de ellos se encuentran continuamente. El proyecto de 1744 no se lleva a cabo por problemas económicos, ya que, como se observa en la documentación, fue imposible obtener los 22.000 ducados²⁶.

Se debe esperar a 1747 para encontrar nuevas noticias. Por las estadísticas de ese año se sabe que existe un puente de madera libre de derechos²⁷. Confirma la existencia del mismo el hecho de que el 6 de julio de 1747 se autoriza a Don Cristóbal de Torres y Lara para que pague los adornos efectuados en el puente de madera entre 1741 y 1746, valorados en un total de 17.003 reales y 9 maravedís. También se refiere la documentación a los problemas que plantea dicho puente, ya que Lope de Maya, maestro carpintero de la ciudad, reconoce la obra y declara que está necesitada de reparaciones²⁸.

En la década de 1750 la ciudad inicia uno de sus intentos más importantes y duraderos con respecto a este asunto ya que la fábrica de un Puente de Piedra sobre dicho río Guadalete «es la obra muy

útil y más urgente para esta ciudad...». Para ello se solicita al Real Consejo se le concedan arbitrios para obtener fondos, solicitándose también poder arrendar pastos y tierras de labor pertenecientes al cabildo²⁹. Es precisamente este año, cuando también se alude a que la barca existente para el cruce del río era poco útil, por existir mucho tráfico, y por venir el río muy crecido en invierno. Por estas razones se decide construir un puente de madera, pero al no tener dinero suficiente el cabildo se le solicita a los deudores de la ciudad³⁰. El 12 de diciembre de 1753 se informa que ya ha sido construido el puente y se libran los 11.692 reales y 2 maravedís que ha costado³¹.

El 13 de octubre de 1753 el Rey Fernando VI concede licencia para que se saque a subasta la bellota de los montes del cabildo y se invierta en la obra del puente³². En dicha Real Provisión se informa que en 1752 se ha valorado la obra del puente en 180.000 reales, cantidad que se obtendría por diversos medios: 11.000 reales que se tenían para la obra de un hospicio, pero que ya no se iba a construir; la tercera parte de lo que se usaba para reparos del puente de madera; y el fruto de la bellota, que hasta ese momento se repartía entre los ganaderos de cerda y que a partir de entonces se sacaría en subasta pública durante seis años, rematándose en el mejor postor. Por último los vecinos colaborarían con materiales y mano de obra. La medida más polémica es la de la subasta de la bellota, ya que los ganaderos al obtenerla gratuitamente podían ofrecer precios más competitivos en el mercado y aumentar sus ganancias. Es de destacar la actitud de los jesuitas, que al tener ganado de cerda se oponen firmemente a la subasta, llegando a afirmar que el puente de piedra es innecesario, ya que con el de madera la ciudad tiene suficiente. En su lugar proponen medidas económicas como son el que se obligue a devolver a la ciudad lo que se le debe, lo cual se valora en 150.000 reales, para invertirlo en la obra. Ante estos proble-

²⁶ «Cuia cantidad no siendo facil proporsionarsela y apromptarla Dio lugar ael Abandono y Olvido deeste proyecto reservandolo para tiempo mas feliz». Real Provisión de 13 de octubre de 1753. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 646. S/F.

²⁷ CUEVAS, José y Jesús de las: *Op. cit.*, pág. 22.

²⁸ A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 643. S/F.

²⁹ Carta al Marqués de Alcoçevas, Corregidor de Jerez, de 1 de junio de 1753. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 646. S/F.

³⁰ Acuerdo del 16 de agosto de 1753. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 646. S/F.

³¹ Acuerdo del 12 de diciembre de 1753. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 646. S/F.

³² Real Provisión de Fernando VI, en 13 de octubre de 1753. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 646. S/F.

mas tiene lugar un cabildo abierto en 23 de abril de 1752 en el que la ciudad decide se haga la obra y se apliquen dichos impuestos.

Uno de los datos más interesantes que ofrece la Real Provisión es el informe, firmado el 2 de abril de 1752, de Juan Antonio de Acosta, maestro de albañilería de Cádiz y natural de Arcos. Dicho maestro reconoció los cimientos del puente viejo de piedra —los que unos años antes usara Amphoux— y afirma haber reconocido también «el pedazo de Puente o Arranque», calificándolos de muy seguros y estables, proponiendo por esta razón continuar la labor en ellos. Más tarde afirma que lo más importante de la obra es sacar los dos pilares que deben existir en medio del río y que son el fundamento principal de toda la construcción, proponiendo se haga y se le añada el arranque de las bóvedas y otras obras de menor calidad —que serían destruidas más adelante—, y una vez hecho esto, colocar una estructura de madera que permitiera el paso de personas, aunque no de carruajes. Valora toda la obra en 4.000 ducados. Se intenta así crear un puente, que en espera de tener mayores recursos económicos, use las estructuras de piedra combinándolas con las de un puente de madera, pero siendo mucho más seguro que éste.

Ante esto el cabildo decide que «... *por hallarse aquellos cimientos de buena calidad sera conbeniente formar sobre ellos la Puente Nueva*», pero para mayor seguridad se solicita a Ignacio Díaz, maestro mayor de obras de la Colegial de Jerez, que vuelva a reconocer dichos cimientos.

Por problemas económicos no se realizó nada de esta obra, siendo la siguiente noticia que en 1771 se contrató la misma por 475.000 reales³³. Ese mismo año se ordenó reparar el puente de madera³⁴. En 1772 se remata la obra en Juan Martín Combas, vecino de Cádiz, ordenándosele destruir el puente de madera para situar en su lugar el de piedra. Para facilitar el tránsito se dispone una barca que ocasiona grandes problemas de orden público³⁵. En 1773 se solicita a Antonio de Ulloa que

reconozca la obra, siendo ésta la primera referencia a ciertos problemas estructurales de la construcción. Dicho ingeniero no acude por tener que marchar a la Corte, encargándosele el reconocimiento el 26 de mayo de 1774 a Álvaro García Mañas, como alarife, y Juan Díaz de la Guerra y Pedro Lescas, maestros de Jerez, como peritos³⁶. El 15 de julio de 1774 el Real Consejo ante los defectos del puente, observados y denunciados por el asentista, ordena para la obra y nombrar a dos maestros imparciales que la reconozcan, así como inspeccionar también las arcas de caudales; para este reconocimiento el cabildo nombra a Vicente Catalán Bengoechea, maestro de obras de Sevilla y a Juan Beltrán, Jerónimo Peña y Juan de Campos, maestros de obras de Arcos, quienes lo realizan determinando que el mejor lugar de construcción era donde estaba el puente antiguo por existir suelo firme, ya que en el resto del cauce del río todo el fondo es arena³⁷. Continúan los problemas al acusar el asentista al cabildo de quedarse para fines propios el dinero destinado a la construcción del puente, iniciando el Ayuntamiento acciones legales contra él, y ordenando un nuevo reconocimiento que demuestre que las obras están detenidas por problemas de tipo arquitectónico; dicho reconocimiento lo realizó Manuel Godoy, maestro mayor de la Catedral de Jaén, al que se le pagan 5.451 reales, de los fondos existentes del puente³⁸.

Los problemas y gastos que ocasiona la barca aconsejaron, en 1774, la construcción de un puente de madera, que sería mucho más barato de mantenimiento. Dicho puente fue reconstruido en 1777 por Manuel Amaya Maño, carpintero. Tanto para la construcción como para la reparación se usan los fondos del puente de piedra³⁹. En 1792 aún se habla de la posible construcción del puente y se con-

³⁶ Acuerdo del 26 de mayo de 1774. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 650. S/F.

³⁷ Acuerdo del 22 de julio de 1774. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 650. S/F. Vicente Catalán Bengoechea ya era conocido en la ciudad por su labor en la torre de Santa María de Arcos, y en otros pueblos de la zona.

³⁸ Acuerdos del 10 de marzo de 1776, 29 de septiembre de 1776 y 30 de octubre de 1776. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 650. S/F. Manuel Godoy realizó obras en la Catedral de Jaén bajo la dirección de Ventura Rodríguez.

³⁹ Acuerdos del 22 de julio de 1774 y 14 de septiembre de 1777. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 650. S/F.

³³ MADDOZ, Pascual: *Op. cit.*, pág. 482.

³⁴ Acuerdo del 9 de septiembre de 1771. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 650. S/F.

³⁵ Acuerdo del 7 de octubre de 1773. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 650. S/F.

forma la existencia de uno de madera⁴⁰. El fin de este proyecto ocurre en 1796 cuando el Supremo Consejo de Castilla ordena suspender definitivamente las obras⁴¹.

En el siglo XIX todavía se mantiene para el cruce del río un puente de madera, de ello dan noticias Mados y diversos documentos, que nos hablan de su reconstrucción en 1847 a cargo de Pablo Goicoechea, de la Academia de San Fernando, y residente en Jerez⁴². Pero también de este año existen referencias a un puente definitivo ya que se estaba formando expediente a fin de hacer uno colgante⁴³. El 12 de abril de 1847 el ingeniero de caminos Carlos María Cortés reconoce la obra y solicita se le pague⁴⁴. El 13 de diciembre de 1847 llega a la ciudad la aprobación por parte de S.M. de la obra del puente de piedra, iniciándose a partir de ese momento los trabajos, que como es habitual, por problemas económicos sufrió muchas demoras. En 1860 las obras del puente están detenidas y se solicita al Ministerio de Fomento y al Gobernador Civil de la Provincia que permita su prosecución⁴⁵. Sube el precio de los materiales lo que encarece la obra y hace que la reina autorice a rescindir el contrato al asentista Nicolás Gómez y se saque a subasta pública⁴⁶. Se establece el nuevo contrato en 906.209 reales y 73 céntimos, y tras largas dudas por parte del Ayuntamiento, el cual entra en conflicto de competencias con el Gobernador Civil, y con el anterior contratista al que no se le paga. En 1863 se le concede la obra a Juan Tubino. A partir de ese momento se inician los problemas constructivos en la obra; así en 1865 se califica de defectuosa la cimentación por parte del ingeniero de la provincia, además, por no haberse construido bien una presa, cambia el curso del río, lo que afecta a los molinos de la zona; ante ello

Tubino cede al arquitecto provincial para que indique qué medidas se deben tomar. Se suspenden las obras y el Ayuntamiento es remiso a pagar las deudas contraídas. El 8 de octubre de 1865, Tubino es obligado a construir un puente de madera que permita el tránsito⁴⁷.

A pesar de todos estos problemas la construcción del esperado puente de piedra es inaugurada el 31 de mayo de 1868, siendo Alcalde don Manuel Muñoz Vázquez, aunque continúan los problemas económicos ya que aún en 1894 se le debía dinero al contratista de la obra⁴⁸. Este puente, llamado de San Miguel, dada su situación es posible que usase los mismos arranques de los pilares que en siglos anteriores⁴⁹. Por las fotografías conservadas, se puede observar que era un puente de gran envergadura, totalmente de sillería, con dos pilares en las orillas y otros dos, de sección rectangular con tajamares curvos, en el cauce del río. Sobre ellos cabalgaban tres arcos rebajados, siendo la parte superior de la construcción totalmente lisa, con un antepecho corrido con una moldura ligeramente resaltada.

Pero este puente duraría poco ya que en la noche del 6 al 7 de marzo de 1917, una crecida del Guadalete lo derribó. Se iniciaron rápidamente las gestiones para solucionar el problema, instalándose como medida más urgente un cajón de madera, suspendido mediante una polea de una cuerda de cáñamo, que atravesaba un vado de 56 metros, y una balsa. El alcalde se dirige a las autoridades provinciales y estatales para que ayude a los damnificados y para que se reconstruya el puente, «esencial elemento para la vida de esta ciudad». Mientras tanto se instala un barco que se presupuesta en 14.000 pesetas.

Las gestiones realizadas por los diputados a Cortes y Provinciales, alcaldes de la zona, asociaciones sociales y vecinos en general para conseguir la rápida reconstrucción del puente dan su fruto y el 17 de junio de 1917 la Jefatura de Obras Públicas

⁴⁰ «...a pasar por un puente de tablas. He oído que se trata de hacerlo de piedras, y ciertamente lo merece un río y un Pueblo de tanta consideración». Cf. PONZ, Antonio, *Viage de España*, Madrid, 1792, Tomo XVII, pág. 285.

⁴¹ Cfr. MADOZ, Pascual: *Op. cit.*, pág. 482.

⁴² A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 664. Fol.: 92 vt.º, 122, 126 rt.º, 150 y 177.

⁴³ MADOZ, Pascual: *Op. cit.*, pág. 482.

⁴⁴ A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 664. Fol. 46 vt.º.

⁴⁵ A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 664. Fol. 59 rt.º y 125 vt.º.

⁴⁶ Nicolás Gómez remató la obra el 10 de julio de 1856 con la condición de acabarla en un año y medio. A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 670. Fol. 157-161.

⁴⁷ A.M.A.F. Actas Capitulares, Leg. 671. Fol. 123 vt.º-124 rt.º.

⁴⁸ CUEVAS, José y Jesús de las: *Op. cit.*, pág. 22.

⁴⁹ En la Real Provisión de 1753 se indica que estos pilares se hallan cerca de la calle de la Noria. Por la proximidad de dicha calle al actual puente, se deduce que a lo largo de los siglos se pensó siempre en ubicarlo en el mismo lugar y que se aprovecharon, de una vez para otra, lo poco o mucho que de dichos pilares se había constituido.

de la Provincia envía a Madrid un proyecto de reconstrucción, aprobándose la obra el 7 de julio de ese mismo año. Dicho puente se valora en 170.000 pesetas, iniciándose inmediatamente su construcción aunque por diversos problemas —burocráticos, huelgas, lluvias, etc.—, se retrasa, inaugurándose el puente en octubre de 1920⁵⁰.

El proyecto del mismo está firmado en Cádiz el 10 de mayo de 1917 por el ingeniero Juan Romero Carrasco y examinado por el Ingeniero Jefe Enrique Martínez. Con él se intenta hacer una obra definitiva, por lo que para evitar que pueda repetirse la caída del puente se hizo una construcción de un solo tramo, levantada de estribo a estribo prescindiendo de los pilares intermedios, aumentando así la superficie del desagüe y mejorando las condiciones de éste. Se levanta de esta forma un puente metálico de 61,20 m. entre ejes de apoyo, 6,5 m. de ancho, 10 m. de alto, y 126.000 Kg. de peso. Consta de un tramo metálico de forma parabólica que se soporta en apoyos de fábrica que consisten en los dos estribos existentes del puente

antiguo. El tramo metálico se compone de dos vigas que se dividen en 12 tramos de 5,10 m. por medio de montantes, y en los espacios entre montantes van diagonales y contradiagonales. El eje de este puente es el mismo que el del anterior de San Miguel, aprovechándose asimismo las antiguas rampas de acceso.

Este puente es el actualmente existente, aunque desde la construcción de una presa hace varios años, el río ha perdido mucha fuerza en su caudal, lo que ha permitido hace poco tiempo la construcción de dos pequeños puentes de fábrica que mejoran las comunicaciones de la zona.

Han tenido que pasar casi cuatrocientos años para que la obra de un puente definitivo fuese una realidad. En este largo período de tiempo la construcción del puente ha servido de termómetro de la vida local, marcando con las visitas de arquitectos e ingenieros, con los informes y proyectos, con las solicitudes de impuestos, etc., los momentos de mayor esplendor y de auge artístico de Arcos de la Frontera.

⁵⁰ A.M.A.F. Obras Públicas, Leg. 586. Expediente núm. 49.

Se conservan dos planos del puente metálico:

— Plano 1.º: «Carretera de 3.º Orden de Arcos a El Bosque. Kilómetro 3. Proyecto de reconstrucción del puente de San Miguel sobre el río Guadalete. Alzado del nuevo puente de San Miguel. Escala de 1:100. Examinado por el Ingeniero Jefe. El Ingeniero autor del proyecto». Medidas: 320 mm. x 1540 mm.

— Plano 2.º : «Carretera de 3.º Orden de Arcos a El Bosque. Kilómetro 3. Proyecto de reconstrucción del puente de San Miguel sobre el río Guadalete. Sección Transversal. Escala de 0,04 por metro. Examinado por el Ingeniero Jefe. El ingeniero autor del proyecto». Medidas: 320 mm x 1100 mm.

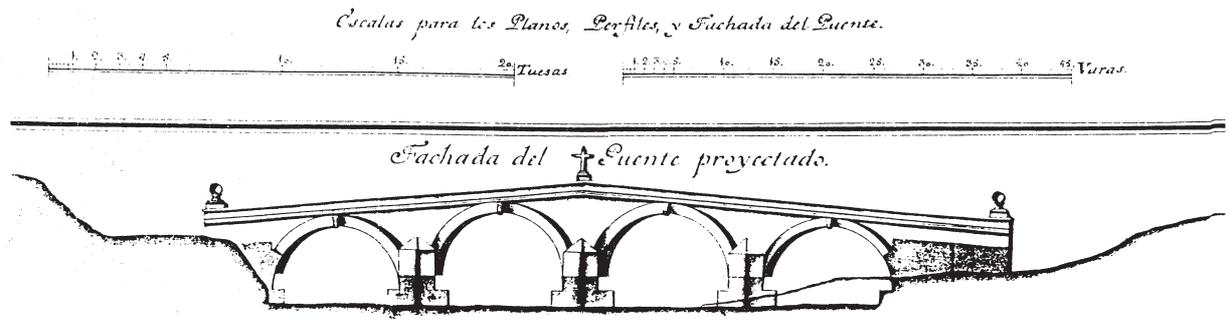


Fig. 1: 1744: Proyecto de puente de Bartolomé de Amphoux.



Fig. 2: Puente de San Miguel (fotografía de 1904).

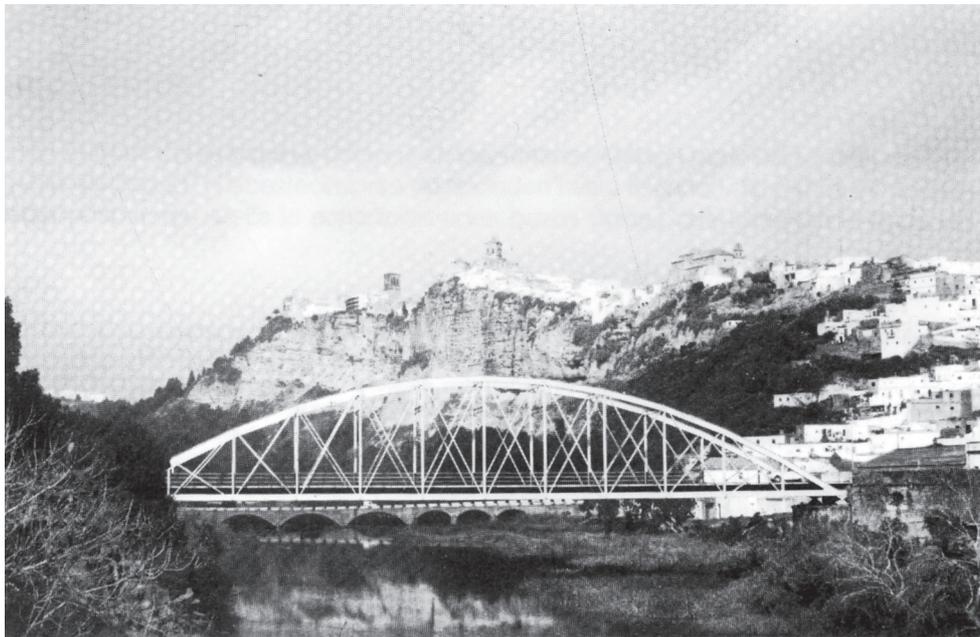


Fig. 3: Puente de San Miguel (Estado actual).

