
Viaje de agua, camino de pan: la fuente y puente del Rey en Churriana (Málaga)

ROSARIO CAMACHO MARTÍNEZ

Por la importancia que últimamente está cobrando el estudio de las obras públicas¹ es interesante revisar el proyecto de las obras de conducción de aguas del manantial de la Fuente del Rey. Situado en la falda de la Sierra de Mijas, cerca de Churriana, a 10 Km de Málaga, fue una obra de gran envergadura planteada por la necesidad de proporcionar agua a Málaga, cuya población aumentaba sensiblemente y con ella el consumo de elemento tan necesario. El proyecto inicial, de 1720, se completó en 1726 por el que realizó Toribio Martínez de la Vega que además del acueducto, preveía la construcción de ocho molinos, un canal a cada lado del río Guadalhorce que regaría las vegas de una y otra margen, y un puente que soportaría la acequia y establecería la comunicación de Málaga con las poblaciones de la zona oeste asegurando los suministros, sobre todo de la harina y el pan que proporcionaban los molinos de Torremolinos y Churriana.

Las obras se iniciaron con arreglo a este proyecto y se arrastraron a lo largo del s. XVIII adentrándose en el XIX y en ellas intervinieron, además de los maestros especialmente encargados de su construcción, casi todos los ingenieros y arquitectos que trabajaron en Málaga durante ese período. Pero los

resultados fueron negativos al abandonarse la obra después de invertir grandes sumas².

ANTECEDENTES

Aunque parece que en tiempos de los romanos Málaga pudo utilizar el agua de la Fuente del Rey³ el abastecimiento de la ciudad hasta la conquista y años inmediatamente posteriores a ella lo constituían unos pozos dulces que tomaban el agua del Guadalmedina y cuyo recuerdo se conserva en la toponimia local, además de algunas norias y otros

² Dada la cantidad de documentación existente, este trabajo tiene que limitarse a un resumen y a una breve presentación de la financiación del proyecto. Realmente esta obra pide un estudio en profundidad desde el punto de vista técnico (los informes y proyectos ofrecen un campo espléndido para el estudio de las obras de ingeniería) y económico (que aclararía el desastroso final de estas obras).

³ En el proyecto de Martínez de la Vega se alude a los *vestigios del edificio que los antiguos fabricaron que es de tiempo de griegos o romanos*, que constaban también de un puente sobre el río Guadalhorce y toda la conducción hasta la ciudad, aunque el maestro sólo establece el registro de estos restos hasta la llamada Huerta del Correo. Archivo Histórico Nacional (A.H.N.) Consejos, Legajo 45, pieza 19 (aquí se encuentra el proyecto original sin planos). Archivo Municipal de Málaga (A.M.M.), vol. 33, Facultades para la conducción de aguas de la Fuente del Rey (copia del proyecto). Sin embargo otros informes rechazan esta tesis (OLMEDO CHECA, M.: «Las aguas de la Trinidad: manantiales de la Culebra y del Almendral del Rey», *Jábega*, núm. 48, Málaga, 1985, pág. 28).

¹ La bibliografía reciente sobre obras públicas en España se recoge en la comunicación presentada a este Congreso por José Miguel Morales Folguera, «Los caminos españoles: sus autores y promotores en el s. XVIII».

ingenios. Mantener la limpieza de estos pozos era fundamental para la ciudad, pero ya desde 1529 se plantea la necesidad de hacer una traída de aguas, primero desde el Guadalhorce, que no prosperó, y en 1532 desde el Arroyo del Agua, más tarde llamado de los Ángeles, que surtiría las fuentes públicas⁴, presentándose en esa misma fecha un presupuesto de abastecimiento de las aguas del arroyo del Almendral del Rey y de la Culebra, las llamadas aguas de la Trinidad, que será el que surta a la ciudad durante más de dos siglos⁵.

Sin embargo desde principios del s. XVIII en Málaga, como en casi toda España, será sensible un crecimiento de la población que repercute en un mayor consumo y en este siglo en el que las autoridades, estatales y municipales, prestaron tanta atención a las obras públicas⁶ se planteó la necesidad de tomar nuevas medidas para asegurar el consumo de agua, que en Málaga se canalizaron al abastecimiento de nuevas conducciones o viajes de agua, y como solución de urgencia al corte del suministro a las fuentes particulares que iba en detrimento de las públicas o a la revisión periódica de las cañerías para evitar pérdidas; la frecuencia con que en las Actas del Cabildo municipal se reseñan informes de los fontaneros y alarifes públicos sobre reparaciones en la deteriorada red de cañerías, es exponente de esta preocupación.

Estos continuados arreglos suponían un elevado gasto para mantener el agua ya canalizada, que sin embargo cada vez era más insuficiente, y la ciudad llevará a cabo diferentes prospecciones para conseguir una red más amplia de abastecimiento dirigiéndose los esfuerzos hacia el nacimiento de la Fuente del Rey concedido a los Propios de la ciudad como todas las aguas corrientes y manantiales de su término por Real Cédula de 6-VI-1488 y 21-V-1502.

LOS PROYECTOS DE LA FUENTE DEL REY

Las primeras noticias que en el s. XVIII se recogen sobre esta empresa se remontan a 1703⁷ en que ante la necesidad que padece la ciudad el Cabildo municipal solicita licencia para hacer las prospecciones necesarias; aunque se vuelve a tratar el tema posteriormente, no será hasta 1720, promovidos por el corregidor Dionisio O'Briens, cuando por fin se realicen los primeros proyectos.

En el Cabildo de octubre de ese año fueron discutidas dos posibilidades: traer el agua de Guadalmedina, abriendo zanjas en su corriente, tal como proponía Diego Rodríguez Maese⁸ o hacer la traída desde la Fuente del Rey. Reconocidas las aguas por los médicos y el caudal y dificultades del proyecto por diversos peritos, entre ellos Bartolomé Thurus, ingeniero jefe y director de las obras del muelle, los maestros arquitectos Fray Miguel de los Santos y Felipe Pérez que le asistían en aquellas obras y Juan del Prado, maestro fontanero de las fuentes públicas de Granada, optaron todos por la Fuente del Rey.

El informe de Thurus es concluyente; además de su calidad y bondad tenía la ventaja de ofrecer un recorrido menos dificultoso pues aunque según su plano desde el manantial de la Fuente del Rey hasta el arca de la Trinidad había 12.531 varas y el del Guadalmedina se limitaba a 8.800 varas, por tener que atravesar terreno montañoso el coste de cada una de éstas resultaba cuatro veces más que las de la Fuente del Rey⁹. Ante ello se acordó consultar al Consejo y al Rey y solicitar de éste que el arbitrio de cuatro maravedís en libra de aceite del consumo, aplicados a otros efectos, sirviese para costear la cañería¹⁰.

⁷ A.M.M. Actas Capitulares, 110, fol. 129v (11-V-1703).

⁸ A.M.M. Actas Capitulares, vol. 118, fol. 776 (4-X-1720).

Aunque este proyecto se abandonó sería finalmente el que remediaría el problema del abastecimiento pues en 1782 se realizó el acueducto de Molina Lario, dirigido por José Martín de Aldehuela, que llevó el agua del Guadalmedina a la ciudad en 1784. Todavía hoy continúa sirviendo aunque sólo para riego y muy disminuido en su caudal por las numerosas filtraciones y estado lamentable en que se encuentra.

⁹ A.H.N. Consejos, Leg. 45, pieza 1, fol. 8-9 (informe fechado en 20-X-1720).

¹⁰ A.M.M. Actas Capitulares, vol. 118, fol. 782 y 808 y sigs. (7, 11, 30-X-1720).

⁴ GARCÍA DE LA LEÑA, C. (MEDINA CONDE, C.): *Conversaciones históricas malagueñas*, Málaga, 1792. Edic. facsímil Caja de Ahorros Provincial, 1981, Vol. III, Convers. XXIX, pág. 217.

⁵ OLMEDO CHECA, M.: *Op. cit.*, pág. 30. GORRÍA GUERBOS, M.: «Breve reseña histórica de los abastecimientos de agua en nuestra ciudad», *Boletín de Información Municipal*, núm. 3, Málaga, 1969, págs. 9-18.

⁶ ALZOLA Y MINONDO, P.: *Historia de las obras públicas en España*, Madrid, ed. Turner, 1979, págs. 279 y sigs.

La Real Provisión de marzo de 1721 autorizaba la empresa concediendo los arbitrios solicitados y pedía se realizase un proyecto y evaluación¹¹. Entregada la planta por Thurus, en junio de ese año se presentaron las condiciones firmadas por éste, Felipe Pérez, Fray Miguel de los Santos y Antonio del Álamo, basadas en un recorrido que evita la línea recta en función de apoyarse en puntos más fáciles para disminuir el número de torres y cambijas que además de encarecer sería perjudicial para la cañería; el paso del río Guadalhorce se realizaría mediante una cañería subterránea formada por dos caños de plomo bien forrados y cubierta a nivel. Para todo el viaje se necesitaban 12 arcas principales y otras arquillas que se situarían cada 50 varas, evaluándose las 14.000 varas del recorrido a 40 reales, con un costo total de 560.000 r.¹²

Sin embargo el proyecto no avanzaría al interponerse intereses particulares de los hacendados y regantes de Churriana, ya que perdían el beneficio del agua que alegaban era de su propiedad¹³; también influyó el costo de la obra, sobre todo en la zona del río al hacer la cañería subterránea, o hipócritas razones de carácter social asumidas por algunos beneficiarios del agua en función del gravamen a los pobres, consumidores de aceite¹⁴. Todo ello derivaría hacia pleitos que retrasarían el proyecto y tras una Real Provisión de septiembre de 1721 se decidió aprovechar el agua de otros yacimientos más cercanos, buscar sitio por donde fuera más fácil hacer la traída y revisar la red de cañerías para evitar las pérdidas por roturas. Se desarrolló una gran actividad en el reconocimiento de fuentes y manantiales e intervinieron Pedro

Supervielle, ingeniero del puerto de la ciudad desde la muerte de Thurus, Pedro Daubeterre y Miguel Marín, ingeniero segundo de Verbom, en un intento de traer el agua de la Fuente del Rey por las cañerías existentes abaratándose así el proyecto, pero no fue posible aprovechar aquéllas y se desistió definitivamente¹⁵.

En 1723 se realizaron nuevos proyectos para canalizar otras fuentes uniendo cañerías y aumentando la producción de los arroyos del Almendral del Rey, del Cañaverel, y de la Culebra realizando nuevo proyecto de traída de estos dos últimos los arquitectos Felipe Pérez y Fray Miguel de los Santos, que se aprobó, ya que se limitaba a 7.000 varas de longitud y un costo de 280.000 r., justamente la mitad de lo calculado para Fuente del Rey¹⁶. Mientras tanto la situación era insostenible y en el verano de 1724 la ciudad tuvo que limpiar todos sus pozos para facilitar el aprovisionamiento¹⁷.

Pero en noviembre de 1724 el nuevo corregidor, Jerónimo de Solís informó que el agua de esas fuentes no era suficiente para abastecer a la mitad de la población y el terreno presentaba dificultades por ser cascajoso y falso. Se acuerda insistir nuevamente en el viaje de aguas de la Fuente del Rey y puesto que existía dificultad en hacer la cañería bajo el río propone se considere la construcción de un puente que además de las funciones de acueducto serviría para el *paso de arrieros y tragineros que conducen la harina para el abasto de Málaga, sus arrabales y caseríos del campo*¹⁸, obra también muy necesaria pues cuando había avenidas el río no se podía pasar en barca porque al no tener madre se extendía por el plano de la vega y tampoco se podía recurrir a llevar la barca al mar por coincidir esas inundaciones con tiempo tormentoso, quedando Málaga aislada del suministro de pan y otros productos de primera necesidad. No olvidó tampoco la situación de los hacendados mandando ciertas providencias por este asunto.

¹¹ A.M.M. Actas Capitulares, vol. 119, fol. 83v (20-III-1721).

¹² A.H.N. Consejos, Leg. 45, pieza 1, fol. 25-27.

El costo del proyecto fue de 1.080 r. que se libraron de los 4 mrs. del arbitrio (A.M.M. Actas Capitulares, vol. 119, fol. 187 y 206v-207 (6-VI y 3-VII-1721). Este costo está justificado no sólo por el recorrido y cálculo sino por la misma planta que presentó Thurus que media 2 varas y media de largo y 2 tercios de ancho (A.H.N. Consejos, Leg. 45).

¹³ A.M.M. Actas Capitulares, vol. 119, fol. 258 y 285 (29-VIII y 30-IX-1721) y vol. 33. SARRÍA MUÑOZ, A.: «La Fuente del Rey: un proyecto para la traída de aguas a Málaga», *Jábega*, núm. 46, Málaga, 1984, págs. 52-59.

¹⁴ A.M.M. Actas Capitulares, vol. 120, fol. 139 y sigs. y 145 (1-VI-1723). A.H.N. Consejos, Leg. 45.

¹⁵ A.H.N. Consejos, Leg. 45.

¹⁶ A.H.N. Consejos, Leg. 45, pieza 1, fols. 46-56. A.M.M. Actas Capitulares, vol. 120, fol. 227 y sigs. (16-VIII-1723) y vol. 121, fol. 102v (2.ª numeración) (9-V-1725).

¹⁷ A.M.M. Actas Capitulares, vol. 121, fol. 181 y v (6-VII-1774).

¹⁸ A.M.M. Actas Capitulares, vol. 121, fol. 287 (Cabildo 11-XI-1724).

En abril de 1725 el Consejo mandó cesar las obras del Cañaveral y realizar nueva planta y presupuesto para la Fuente del Rey y con la introducción del puente que podría costearse en el arbitrio asignado a la conducción y una pequeña contribución de los vecinos como beneficiarios¹⁹.

El corregidor Solís asume la iniciativa de la empresa trayendo como arquitecto de ella a Toribio Martínez de la Vega, maestro mayor de Murcia quien había descubierto y hecho las minas de los azogues de Almadén y estaba en esa ciudad construyendo el puente sobre el río Segura²⁰. Desde septiembre se encontraba en Málaga haciendo el reconocimiento de la zona y en junio de 1726 se fecha su proyecto que, con gran prolijidad de detalles, atiende al edificio en el nacimiento, cañerías que llegarían hasta el arca principal situada en la plazuela entre calle de las Aceras (Dos Aceras) y Gaona²¹, obra subterránea, puente, acequias y molinos. Este proyecto²², además del puente integraba otra novedad, la construcción de una acequia a cada lado del río para regar la vega de ambos márgenes y en el tramo final de ésta en la ciudad, desde el Humilladero, por el arroyo del Cuarto y Castillo de San Andrés hasta el mar, se preveía la construcción de ocho molinos. El viaje de agua tendría una longitud de 19.108 varas²³ de las que 1.141 correspondían al puente que apoyaba sobre 23 estribos y 22 arcos y cuyo pretil occidental cobijaba la tajea cubierta en forma de cofre para evitar el paso sobre ella. El costo total de la obra era de 2.408.284 r. vⁿ.

¹⁹ A.M.M. Actas Capitulares, vol. 121, fol. 102 (2.^a numeración) (9-V-1725).

²⁰ A.M.M. vol. 33. LLAGUNO Y AMIROLA, E.: *Noticias de los arquitectos y arquitectura en España desde su restauración* (ampliación de CEÁN BERMÚDEZ, J.A.), Madrid, ed. Turner, Edición facsimilar, 1977, vol. IV, pág. 115.

²¹ *La cañería hasta el río era bien amplia podía venir un hombre sin doblarse mucho por dentro de la misma cañería* (A.M.M. Original, vol. 37, fol. 244).

²² A.H.N. Consejos, leg. 45, pieza 19, fols. 1-26v. *Extracto, aprecio y condiciones de la Cañería del agua de la Fuente del Rey, puente que se ha de construir para su paso sobre el río Guadalhorce, acequias madres que a un lado y otro del río se han de sacar para regar la vega y ocho molinos desde el Humilladero a la mar para el comercio de la ciudad. Año 1726.*

²³ De ellas 14.635,5 varas correspondían a la tajea (incluido el pretil y la obra subterránea) y 4.472,5 varas a caños de barro con cambijas, descansaderos y tomas (A.H.N. Consejos, Leg. 45, pieza 19, fol. 13v.).

Al enviarse al Consejo se pide celeridad en la puesta en marcha de las obras insistiendo en el beneficio que representaba el regadío de las dos vegas que posibilitaría la rápida amortización de tan elevado costo.

Este proyecto, al introducir el regadío, quizá pueda estar en relación con un plan más vasto de aprovechamiento de las aguas del río Guadalhorce desde Álora, que dirige el ingeniero La Ferrière y cuyo mapa realiza el ingeniero segundo Francisco Gally Saurat, costeándose de los caudales de la Fuente del Rey en 1724²⁴.

En enero de 1727 se concedió la licencia para las obras tal como aparecía en el *proyecto y para vender un sitio y aplicar otros efectos al coste de todo ello*²⁵ y se desarrollaron a buen ritmo bajo la dirección de Toribio Martínez de la Vega, quien encargó de la nivelación a su hijo Antonio. La sólida construcción de sillería que se alza sobre el manantial, con gran bocelón de remate se fecha en el dintel en 1728 y en 1731 se había llegado a las márgenes del río y empezado el puente, formando la primera cadena del cimiento. Paralelamente se levantaban planos que el gobernador Solís remitía a Madrid con informes, que fueron realizados por el ingeniero Juan Bernardo de Frosne, experto en obras hidráulicas²⁶, fechados en 1728 y 1731. Este ingeniero trabajaba en las obras del puerto de Málaga y en 1736 levantaría otros planos más completos de la citada cañería²⁷. (Fig. 1-4).

²⁴ A.M.M. Actas Capitulares, vol. 121, fol. 21 (7-I-1724) y Datos proporcionados por Francisco Cabrera de Pablos del Archivo General de Simancas.

²⁵ A.M.M. Actas Capitulares, vol. 122, fol. 30v-31v y 34v-39 (13 y 15-I-1727).

²⁶ CAPEL, Horacio y otros: *Los ingenieros militares en España. S. XVIII. (Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial)*, Public. Universidad de Barcelona, 1983, págs. 189-190.

²⁷ Archivo Geográfico del Ejército. Cartoteca histórica (Agradezco estos planos a D. Manuel Olmedo, quien me los ha facilitado). El *Plano de la Cañería de la Fuente del Rey con la vega y demás terrenos necesarios para su mejor inteligencia* consta de dos hojas iluminadas y fue remitido por Solís con arta de 3-IX-1728 así como otras dos hojas del puente: *Plano, elevación y perfiles de la Fuente del Rey y perfil de su cañería*. De la cañería hay otro plano, sin fechar, más detallado que el primero y también con dos hojas iluminadas, que podría ser de fecha más avanzada (1731 o 1736). En el A.H.N. Consejos, Leg. 45, se conserva un *Plano, perfiles y elevación de la cañería de la Fuente del Rey cuyo manantial dista de la ciudad de Málaga muy cerca de dos leguas, hacia la*

En abril de 1733, con más de 80 años, murió Toribio Martínez de la Vega y poco antes el corredor Solís, marcando estos fallecimientos el declive de las obras que se paralizaron el 3 de octubre de ese año habiéndose construido hasta la muerte del maestro unos 5 Kms de cañería, desde el nacimiento hasta el puente del que sólo se construyeron 5 arcos y 10 pilares. La ciudad estaba descontenta porque el Consejo, atendiendo una petición de María del Valle, viuda del maestro, había adjudicado la dirección de la obra a sus hijos Antonio y Andrés, desoyendo sus sugerencias para nombrar a Fray Miguel de los Santos, no obstante la Junta de obras lo nombró primer maestro y segundo a Antonio Martínez de la Vega, pero los pleitos entre ambos irían en detrimento de las obras. Antonio Martínez acusa a Fray Miguel de no seguir el proyecto en cuanto a materiales, profundidad de cimientos, frecuencia del pilotaje, etc.; la defensa de éste apoyada en los tratadistas clásicos²⁸ no es muy fuerte y lo realizado por él (100 varas de la cadena del puente y 4 pilares) sería criticado en esa misma fecha por Félix de Rojas y Felipe Pérez²⁹ y más tarde, en 1739, por éste y José de Bada quienes opinaban había que demoler las 100 varas de su obra³⁰.

Aunque la ciudad espera el nombramiento de maestro mayor por parte del Consejo, apoyaba ple-

namente a Fray Miguel y consideraba que en los cinco meses de su dirección se había obtenido más beneficio que con el maestro Toribio quien desperdiciaba mucho material y empleaba en las diferentes tareas muchos más hombres que el fraile, con el consiguiente ahorro de jornales³¹. Pero ese ahorro iba en detrimento de la obra como certificaron los expertos y ante la situación creada y apoyándose en la falta de fondos decide suspender los salarios hasta que se encuentre maestro³². Habían pensado en el que realizaba el puente de Ronda pero al habersele caído lo «*fabricado por falta de conocimiento*», desistieron de ello³³. No obstante se cursaron nuevas órdenes y en el mismo 1735 Felipe V ordenaba a la ciudad que buscara arquitecto competente para dirigir las obras queriendo conocer el por qué de la detención³⁴. Sin embargo éstas no continuarían de forma efectiva aunque se llevan a efecto algunos preparativos como demuestran los planos de Frosne de 1736 o los informes realizados por Felipe Pérez, José de Bada y los maestros de Cádiz Juan Martín de León y Francisco Gonzarayn en 1739 (éstos en sustitución de Vicente Acero entonces muy enfermo)³⁵ que atendían a tasar la obra realizada y hacer presupuesto de lo que aún faltaba.

Pérez informó sobre la obra de Martínez de la Vega, que alaba aunque no se ajustaba totalmente a su propio proyecto ya que excedía en 138 varas por buscar terrenos más cómodos y el puente lo cambió totalmente abriendo con 11 arcos las presas que había realizado a ambos lados, y la tasó (incluida la obra de Fray Miguel) en 1.835.843 r. 17 mrs., siendo 5.087.487 r. el importe de la obra por hacer. El informe de Bada es más detallado y tasa con diferencia del anterior evaluando la obra hecha, incluidos salarios, a 2.440.568 r. y lo que quedaba por hacer en 4.159.316 r. Ambos dan las condiciones por las que se ha de realizar la segunda base y coinciden en que se debe desbaratar la obra de Fray Miguel por no tener cimientos y Bada critica

parte de poniente. Julio 1731, también iluminado, que alguien ha atribuido a Toribio Martínez y así consta sobre él. Sin embargo creo que es también de Frosne quien estaba en Málaga en estos años y aún después, pues es paralelo a los tres realizados por éste en 1736, que están también en la Cartoteca Histórica: *Plano de la Fuente del Rey en el cual se ve la porción de cañería ejecutada para la conducción de esta fuente a Málaga*. Incluye también perfil y planos del arca del nacimiento y plano en grande del puente ya empezado (son tres planos del mismo sector de una hoja cada uno iluminadas y con diferentes detalles).

Todos estos planos de la Cartoteca Histórica y el del Archivo Histórico Nacional parecen de la misma mano aunque sólo llevan firma los de 1736, no obstante sabemos que en 1728 Frosne realizó planos de la fuente y puente del Rey (CAPEL, H.: *Op. cit.*, pág. 189).

²⁸ Cita textualmente a Palladio, Fray Lorenzo de San Nicolás, Cristóbal de Rojas, Monseñor Bárbaro de además de los dos muelles (A.M.M. Originales, Libro 37, fols. 374-381). En otro informe de 1733 sobre los desperfectos de la Fuente del Rey apoya sus argumentos en Alberti y Fray Lorenzo (A.H.N. Consejos, Leg. 45, pieza 21, fol. 49-52v).

²⁹ A.M.M. Originales, vol. 37, fol. 383.

³⁰ A.H.N. Consejos, Leg. 45, pieza 22.

³¹ A.H.N. Consejos, Leg. 45, Carta de 30-VIII-1735.

³² A.H.N. Consejos, Leg. 45 (informe 24-X-1733).

³³ Este maestro sería Juan Camacho quien con José García realizaba la obra del puente que se derrumbó.

³⁴ A.M.M. Originales, Libro 38, fol. 86-94.

³⁵ A.H.N. Consejos, Leg. 45, pieza 22, fols. 18-34 y 44-68. [En el informe de Bada se cita a Felipe (Pérez?) como aparejador de la obra].

también la obra del puente comenzado por Toribio pues se ajustaron las zanjas a los laterales del río, más altos, y no tendría cimienta en el centro; atendiendo a esto corrige su presupuesto según la hondura del cimienta por hacer.

Ante estos informes y el de los maestros de Cádiz cuyos presupuestos superaban mucho al de Toribio la Junta acuerda desbaratar la obra de Fray Miguel, rebajar el puente 4 varas como aconsejaba Pérez y no hacer la obra por asiento y se solicita maestro al Rey³⁶. Aún más tarde en 1757 habría nuevos intentos de acometer las obras realizando Felipe Pérez un plano del puente³⁷. (Fig. 5).

Pero pese a estos preparativos, las obras no se reanudarían hasta finales del s. XVIII concentrándose en el puente y obras de regadío, pues desde 1784 Málaga bebía las aguas del Guadalmedina que llegaban a la ciudad mediante el acueducto que había costado el ilustrado obispo Molina Lario y cuya obra dirigió el arquitecto José Martín de Aldehuela.

FINANCIACIÓN DE LA OBRA

Para financiar esta obra la ciudad había solicitado en 1720 que el arbitrio de 4 mrs. en libra de aceite del consumo, concedido para fabricar un puente sobre el río Guadalmedina y para costear los gastos del barco de la salud anclado en la entrada del puerto para prevenir la peste de Marsella, se aplicaran a la cañería, que fue autorizado al año siguiente³⁸. Desde estas fechas se acumulaba un fondo y aunque algunas cantidades se habían aplicado a otros objetivos o préstamos recuperables, realizados por Real Orden, la cantidad en arcas no era despreciable. Entre 1720-24 los impuestos de aceite y los de cabezas, carne y asaduras (también aplicados a las cañerías) importaron 18.269.372 mrs. y aunque la salida fue de 10.557.350 mrs. el saldo a favor de las arcas de fuentes y cañerías era

de 7.712.022 mrs., siendo el del bienio 1725-27, 11.737.550 mrs.³⁹. A esto había que añadir 80.000 r. prestados para la compra de trigo que se debían restituir a las arcas y un fondo de 150.000 r. reunido por el primer promotor de la obra D. Dionisio O'Briens (la mayor parte del impuesto de las asaduras y lo tenía puesto a producir 4.000 ducados/año). También consiguió en 1722 que un terreno de 4.000 varas de los Propios de la ciudad, extramuros de la muralla entre Puerta del Mar y de la Espartería, se sacara a pública subasta para fabricar casas rematándose en 12.000 ducados. Contaba con la aprobación del ingeniero del puerto Verbom (cuyo proyecto del puente incluía zonas de respeto ante las murallas), haciendo la apreciación Felipe Pérez y Fray Miguel de los Santos⁴⁰.

En 1728 nuevamente se aplicaron los caudales de la venta de terrenos a la obra, reconociendo Felipe Pérez la zona entre el convento de carmelitas de San Andrés y el río Guadalmedina; el plano trazado por el mismo arquitecto muestra la formación de una calle principal y otras más pequeñas que delimitarían los solares rematados en 25.000 r.⁴¹. También para este fin el gobernador ordenó en 1732 que el teniente de ingenieros Francisco Ibáñez y Félix de Rojas, midieran un terreno muladar en la plazuela de Arriolas⁴² y un año antes se obtuvieron 47.000 r. de la venta de un acebuchal⁴³. (Fig. 6).

Otros productos se aplicarían esporádicamente a la obra, así en 1731 se consiguió que los sobrantes del oficio de cadañeros se aplicasen a la obra reintegrándose una vez terminada⁴⁴.

³⁹ CABRERA DE PABLOS, F.: *Op. cit.*, pág. 437. Estas cantidades están elaboradas sobre documentación del Archivo de Simancas. De los fines primordiales sólo se incluyen 2.789.774 mrs. gasto de la cañería del convento de la Trinidad a la plaza de Montaña y 1.013.571 mrs. importe del plano que realizó el maestro Toribio. Este importe sería juzgado excesivo por Verbom al considerar que ese dinero hubiera costado un plano de la mitad de la costa española (A.H.N. Consejos, Leg. 45).

⁴⁰ A.H.N. Consejos, Leg. 45, pieza 1. Carta del Corregidor OBrien.

⁴¹ A.M.M. Originales, vol. 37, fols. 192-238v. Real Despacho 19-V-1731.

⁴² MORALES FOLGUERA, J. M.: «Historia de las obras públicas en Málaga. S. XVIII» II *Jábeaga*, núm. 50, pág. 73 (Cabildo Municipal de 26-IX-1732).

⁴³ A.M.M. Originales, vol. 37, pág. 359.

⁴⁴ A.M.M. Originales, vol. 37, fols. 241-249 (Real Despacho 21-VIII-1731).

³⁶ A.H.N. Consejos, Leg. 45, pieza 22.

³⁷ Nota y plano facilitado por Francisco Cabrera de Pablos del Archivo de Simancas (M.P.D. XXIII-68). Colección Secretaría de Historia, Legajo 1478. Acompaña el plano una relación de los arbitrios aplicados a la obra.

³⁸ A.M.M. Actas Capitulares, vol. 188, fols. 782 y 808 y sigs. (7, 11 y 30-X-1720). Vol. 119, fol. 83v (20-III-1721).

En cuanto a las obras realizadas a partir de 1785, al estar dirigidas por el Consulado, se presenta un programa para costear los 2.500.000 r. mediante una contribución de la ciudad y del Consulado de 100.000 r. y 50.000 el Montepío de Viñeros durante 10 años y contando con la contribución de los regentes beneficiados⁴⁵.

EL PUENTE DEL REY Y OBRAS DE REGADÍO

Bajo los auspicios del Consulado y la Junta de Comercio se proyecta nuevamente la construcción del puente del Rey y obras anejas, por los beneficios que reportaría a la vega y en 1786 se presentó el plano realizado por José Martín de Aldehuela⁴⁶.

Sin embargo durante los años transcurridos, el río, presionado por la barrera de los pilares levantados, se fue desviando labrando un nuevo cauce que unido al antiguo duplicaba su anchura; quizá fuera ésta la razón de que Aldehuela proyectase en otro lugar este puente, de buena cantería y cuyo costo ascendía a 1.600.000 r. En 1787 el proyecto pasó a la comisión de arquitectura de la Academia de San Fernando que propuso al arquitecto Domingo Tomás, director de la Escuela de Granada para reconocer y proyectar las obras necesarias. Reprobando el proyecto de Aldehuela que obligaría, en el nuevo emplazamiento, a formar un puente de 2.450 varas con un gasto de diecinueve millones de reales, Domingo Tomás opta por continuar el viejo puente de Martínez de la Vega ampliándose la obra en 3.500.000 r.; escasos reparos puso la Comisión a este proyecto proponiéndose al mismo Tomás como director de ella⁴⁷, y aunque el Ayuntamiento costeó al arquitecto por su trabajo⁴⁸ las obras no se realizaron.

Pero en esa época lo fundamental ya no era tanto la obra del puente como el regadío. Mediante éste

había que promocionar la agricultura, fuente importantísima de riqueza para Málaga.

Una Memoria sobre asuntos de riegos premiada en 1793 por la Sociedad Económica de Amigos del País de Málaga nos permite conocer tres planes diferentes⁴⁹. El propuesto en 1792 por el prior del Consulado D. Manuel Centurión que modificaba el de Martínez de la Vega, extendiéndose el regadío a 6.000 fanegas de tierra en Málaga y Churriana. Otro de 1790 del padre José de Casamayor para regar 3.000 fanegas en Málaga y el del mariscal Domingo Cerviño, también de 1792, que afectaba a 1.500 fanegas en Churriana.

A pesar de la posición de Cerviño su proyecto no podía ser aceptado porque el agua para riego la recogía de los nacimientos de Torremolinos, desahacía un buen número de molinos e imponía tales condiciones y ventajas para sí y sus descendientes y en contra de los pequeños hacendados que resultaba totalmente injusto. El mismo ayuntamiento de Málaga se opondría⁵⁰.

El de Casamayor, apoyado en el cálculo de Aldehuela no sería aceptado, porque aunque el presupuesto no es elevado, él propone obtener el dinero de los beneficiarios de las 3.000 fanegas regables, que debían adelantar los fondos, cosa que no harían, o que la Economía emprendiera la obra y éstos le pagasen perpetuamente. El planteamiento económico y la falta de precisión en la ubicación de la presa haría inviable el proyecto⁵¹.

La más razonable era la propuesta del prior del Consulado⁵² quien en Junta de 1792 asume la iniciativa de la empresa presentando una memoria en la que propone seguir el plan antiguo de acabar el puente, las acequias y molinos para llevar el riego a una zona más extensa aprovechando el agua del mismo río, no afectando a los manantiales de Torremolinos y Churriana que quedaban para beneficio de la zona; solicita presidiarios como peones

⁴⁵ Archivo de la Cámara de Comercio de Málaga (A.C.C.M.). Agradezco las facilidades dadas por esta entidad. Libro de Actas del Consulado 1892, fol. 58 y sigs. (12-IV-1792).

⁴⁶ A.C.C.M. Libro de Actas del Consulado 1785, fol. 43-44 (Junta 8-VIII-1785) y Actas 1786, fol. 14 (4-III-1786).

⁴⁷ Archivo de la Academia de San Fernando (A.A.S.F.). Comisión de Arquitectura. Actas núm. 28 (25-X-1787), núm. 48 (13-III-1789).

⁴⁸ A.M.M. Actas Capitulares, vol. 179, fol. 430 (21-VII-1789).

⁴⁹ *Boletín de la Sociedad de Amigos del País de Málaga*, 31-VI-1861. Vid. LÓPEZ MARTÍNEZ, A.: «El mundo malagueño de fines del s. XVIII a través de la Sociedad Económica de Amigos del País», *Gibralfaro*, núm. 25, Málaga, 1973, págs. 33-64.

⁵⁰ A.M.M. Legajo 2272.

⁵¹ LÓPEZ MARTÍNEZ, A.: *Op. cit.*, págs. 44 y 47.

⁵² A pesar de que se emprende la propuesta del Consulado, en 1794 presentaría Francisco Monsalve una nueva memoria de riegos a la Económica que sería informada por el arquitecto Miguel del Castillo (LÓPEZ MARTÍNEZ, A.: *Op. cit.*, pág. 54).

y un préstamo de 2.500.000 r. al que concurrían el Consulado, la Ciudad, el Montepío de Viñeros, contando además con la contribución de los hacendados a quienes beneficiaba el riego. Se acompañaba con los planos de Aldehuela y Miguel del Castillo quienes fueron convocados para explicarlos⁵³. Con esa misma fecha fue cursada la petición a la ciudad recogiendo en el Cabildo también la opinión de los arquitectos citados⁵⁴.

Presentados en la Comisión de Arquitectura de la Academia de San Fernando los nuevos planos de Aldehuela⁵⁵ cuyo presupuesto ascendía a 2.500.000 r., fue rechazado por faltarle las operaciones necesarias y las nivelaciones del terreno, encargándose el proyecto de nuevo a Domingo Tomás que con un presupuesto de 2.291.600 r. fue aprobado en 1793, pero al exigir la Comisión que los estribos duplicaran su grosor y otros arreglos alcanzaría los dos millones y medio con que se contaba, dándose permiso al Consulado para contribuir con 1.000.000 reales, repartidos en diez años y empezar las obras⁵⁶.

El proyecto de Tomás ampliaba el de Martínez de la Vega con la construcción de la presa⁵⁷ que regaría un número considerable de fanegas, y el plan de la obra fue concluir los 10 arcos ya principados, hacer otros iguales, un malecón provisional para que el río entrase por los 14 ojos mayores y la calzada que asegurase el paso de los transeúntes. Dirigía las obras una Junta mixta compuesta por individuos de las corporaciones contribuyentes, pero adelantaron poco por disensiones entre ellos, porque se abarcaron otras obras y por la muerte del arquitecto Tomás. Así en 1799 sólo se habían realizado tres arcos más y algunos estribos

y en 1810 nueve arcos de los 42 que debían constar según el último plano⁵⁸. En febrero de ese año se suspendió la obra que estaba sometida al gobernador militar bajo la dirección de un ingeniero de marina y 10 años más tarde se instaba al Ayuntamiento para que se llevase adelante esta obra tan necesaria⁵⁹, pero aunque hay intervenciones de maestros y realización de nuevos planos las obras no se animaron constando como director en 1820 Joaquín M. Pery. La dramática solicitud del arquitecto José Pérez Gil en 1823 que *en estado de perecer de hambre*, pide que se le pague el plano y presupuesto del Puente del Rey, es un indicio del punto muerto en que se encuentran las obras⁶⁰.

Con esta lentitud, el tiempo y las avenidas iban destruyendo lo realizado, aunque el paso existía mediante maderas sobre los estribos que conservaban la comunicación, pero tan precaria que era necesario repararlas con frecuencia. Así el Consulado, considerando que su aportación sólo servía para facilitar el paso todos los años de forma provisional y que no se adelantaba nada, no queriendo contribuir a más chapuzas, en 1824 retiró su aportación⁶¹. No obstante el Ayuntamiento continuaría llevando adelante algunas obras⁶².

Éste sería el final de esta obra centenaria. Cuando la necesidad de agua se evidencia nuevamente se pensará en los nacimientos de Torremolinos, mucho más abundantes, y se iniciará la traída de aguas de acuerdo con el proyecto de Morer y Pérez de Rozas aprobado en 1867 que llevará el agua a

⁵³ A.C.C.M. Actas 1792, fol. 58 y sigs. (12-IV-1792).

⁵⁴ A.M.M. Actas Capitulares, vol. 182, fol. 171-172 (15-IV-1792). También fue enviada copia de la Memoria a la Catedral, conservándose en su archivo (legajo 298). Documento facilitado por Francisco Cabrera de Pablos.

⁵⁵ Sólo se citan los planos de Aldehuela pero debió ser un mismo proyecto firmado por éste y Miguel del Castillo.

⁵⁶ A.A.S.F. Comisión de Arquitectura, Actas núm. 91 (11-VIII-1792) y núm. 98 (8-VIII-1793).

A.C.C.M. Actas 1792, fols. 87 y 101 (20-VIII y 11-X-1792) y Actas 1793, fol. 6 y v., 40 y v. (5-II y 2-V-1793).

⁵⁷ Realmente el proyecto de Toribio también tenía una presa o azud, pero al empezar la construcción del puente la parte concebida como presa se abre con arcos, quedando sólo el caudal del río para cubrir las acequias.

⁵⁸ A.M.M. Legajo 2272. Informe de 1848 en cumplimiento de orden de Corregidor para informar al Gobernador político.

⁵⁹ A.M.M. Actas Capitulares 1821, fol. 18 y 24 (10 y 15-I-1821).

⁶⁰ Informe solicitado por la Diputación Provincial sobre el estado de las diferentes obras públicas de la ciudad A.M.M. Leg. 2274 (Documentos facilitados por M. Olmedo así como la solicitud de Pérez Gil).

⁶¹ BEJARANO, F.: *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga*, Madrid, C.S.I.C. 1949, pág. 289.

⁶² Se consignan datos sobre una subasta de obras del puente de 1832 en las que intervino el arquitecto Baltasar Hernández como tasador (A.M.M. Obras Públicas. Leg. 1267, 179), el hundimiento de parte del puente en 1860 (O.P. Leg. 1304/5) y un proyecto y presupuesto de reparación de un ojo del puente por Joaquín Rucoba de 1871. (O.P. 1278/64). (Estos datos me han sido facilitados por Francisco J. Rodríguez Marín).

la ciudad en 1876⁶³, obra de utilidad pública en la que se invirtió el producto de la venta de conventos desamortizados.

En la mediación del siglo XIX se construirá el puente sobre el río Guadalhorce como parte fundamental de la Carretera Cádiz-Málaga, pero no se aprovechará el emplazamiento del antiguo puente del Rey. Construido 3 Km. más al sur en 1863, según proyecto y dirección del ilustre ingeniero e historiador de las obras públicas en España D. Pablo Alzola y Minondo, fue éste su primer trabajo y Málaga su primer destino. Realizado con tramos rectos de celosía de hierro en su parte central (construidos en la fábrica Lasnier de París) y las avenidas de arcos de obra, el puente con una extensión total de 259 m. se inauguró en abril de 1869⁶⁴ y subsiste en parte bajo la actual calzada.

En cuanto al regadío ya hemos visto los proyectos presentados a finales del s. XVIII⁶⁵; en el XIX, aunque las propuestas se centran en el agua de Torremolinos, habrá intentos de aprovechar el riego

del Guadalhorce pero no responden a un plan coherente derivado de la viabilidad del proyecto de Martínez de la Vega⁶⁶ aunque posteriormente se aprovecharía de modo más racional.

El resultado de la obra del acueducto y puente del Rey no puede ser más descorazonador. Aunque los grabados del s. XIX nos ofrecen una ruina romántica hoy no es posible verla así. Abandonada y maltrecha, reutilizados sus arcos para cobijar miserables casuchas que constituyen todo un barrio, destrozada la cañería y con el arca del nacimiento convertida, en su desamparo, en un fantasmal baluarte acusador, es un ejemplo de las presiones a que se vieron sometidos sus promotores y de la imprevisión y/o mala administración de las autoridades que invirtieron grandes sumas en una obra que no terminaron, que hoy se desmorona a lo largo de su recorrido y que resultó inútil al no cumplir ninguno de sus objetivos, «*quedando el pueblo con la misma necesidad de agua para beber y de pan para comer*»⁶⁷. (Figs. 7, 8 y 9).

⁶³ GORRIA Y GUERBOS, J.: *Op. cit.*, pág. 17. A.M.M. Leg. 2272. *Factura que hace la Secretaría del Ayuntamiento de los documentos y antecedentes oficiales y extraoficiales concernientes a la traída de aguas de Torremolinos y que entrega al ingeniero D. Joaquín Pérez de Rozas*. Aquí se citan los antecedentes de esta traída de aguas: Cerviño (1792), Francisco González (1794), Larramendi (1816), cuatro arquitectos (1825), Arango (1813), Aparici (1826).

⁶⁴ ALZOLA, Pablo de: *Proyección y construcción de un puente sobre el río Guadalhorce por...* Año de 1870, Madrid, impr. Rivadeveira, 1971. (Este libro, en cuyos primeros capítulos se extracta la Memoria del proyecto, es un complejo estudio de la construcción del puente y se acompaña con los planos correspondientes).

⁶⁵ Otro proyecto de canal de riego de Torremolinos se presentó al Cabildo en abril de 1799 por Miguel del Castillo y José Martín de Aldehuela (MORALES FOLGUERA, J. M.: *Op. cit.*, pág. 73).

⁶⁶ En 1863 el Marqués del Duero solicitó derivar el agua junto a los pilares del puente del Rey y, aunque se le autorizó las protestas de los hacendados no lo permitieron pues parecía ser para riego privado (A.M.M. Leg. 5). En 1884 hay nuevos intentos de distraer el agua que informa el arquitecto municipal Manuel Rivera (A.M.M. Leg. 60), repitiéndose en distintas ocasiones.

⁶⁷ MEDINA CONDE, C.: *Op. cit.*, vol. IV, pág. 249.

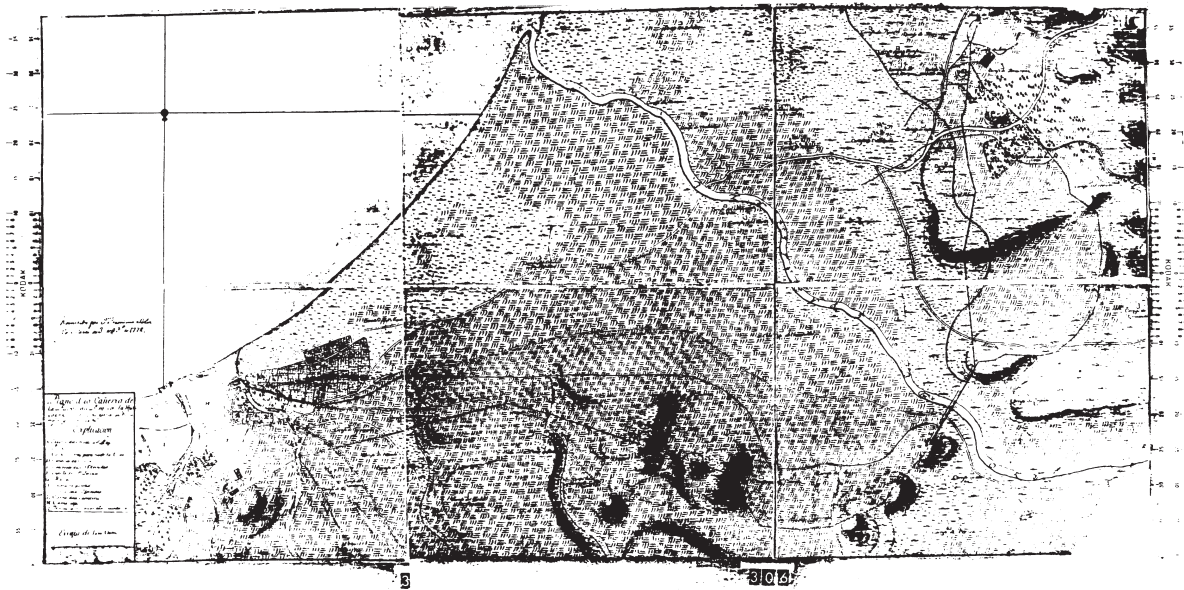


Fig. 1: Plano de la Cañería de la Fuente del Rey con la vega y demás terrenos necesarios para su mejor inteligencia. Autor: J. B. Frosne. Remitido a Madrid en 1728. (Archivo Geográfico del Ejército).

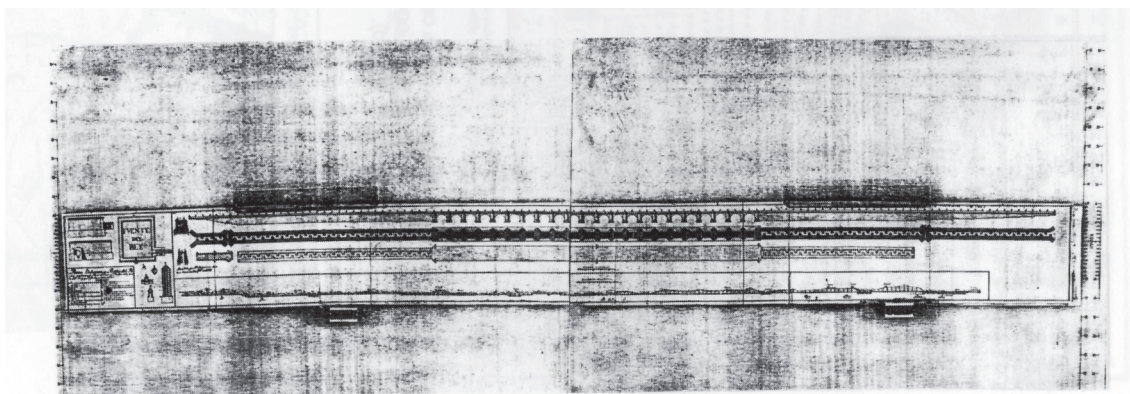


Fig. 2: Plano, elevación y perfiles del Puente: inclusive el plano, elevación y perfiles de la Fuente del Rey y perfil de su cañería. Autor: J. B. Frosne. Remitido a Madrid en 1728 (Archivo Geográfico del Ejército).

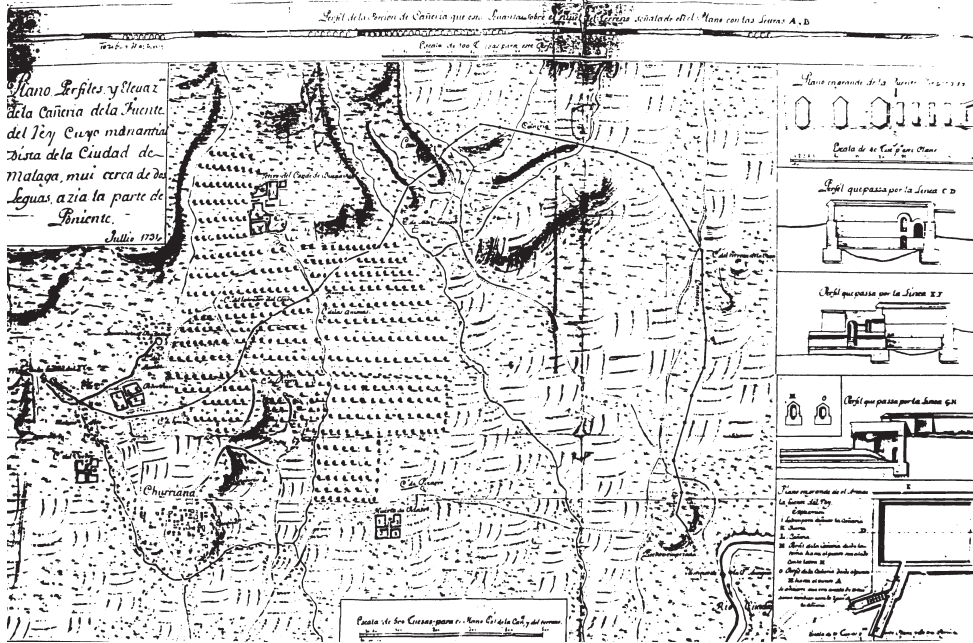


Fig. 3: Plano, perfiles y elevación de la cañería de la Fuente del Rey, cuyo manantial dista de la ciudad de Málaga muy cerca de dos leguas, hacia la parte de Poniente. Julio 1731. Autor: Frosne. (Archivo Histórico Nacional, Madrid).

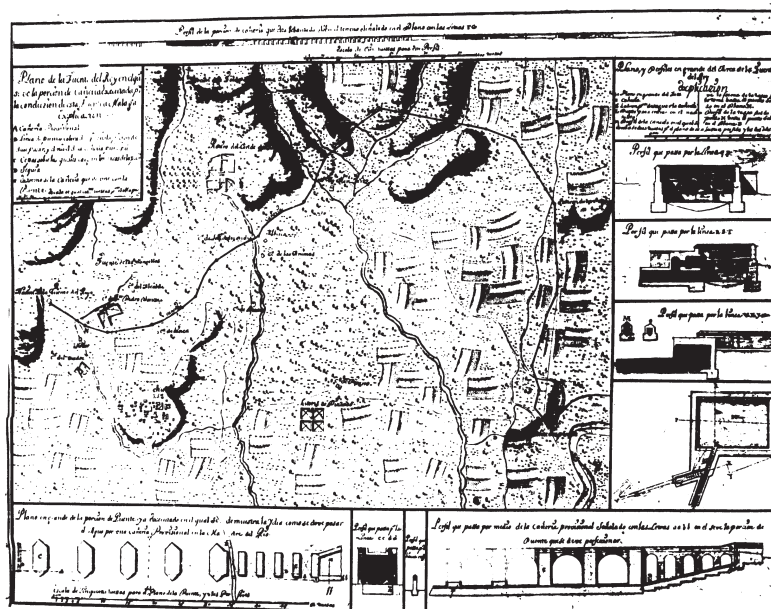


Fig. 4: Plano de la Fuente del Rey en el cual se ve la porción de cañería ejecutada para la conducción de esta Fuente a Málaga. Autor: Frosne. 1736. (Archivo Geográfico del Ejército).

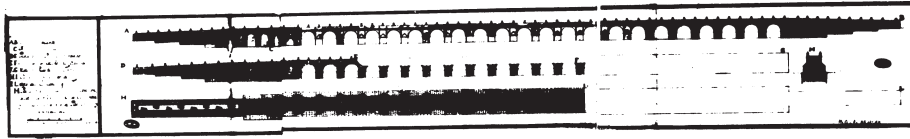


Fig. 5: Puente del Rey. Autor: Felipe Pérez, 1757. (Archivo Geográfico del Ejército).

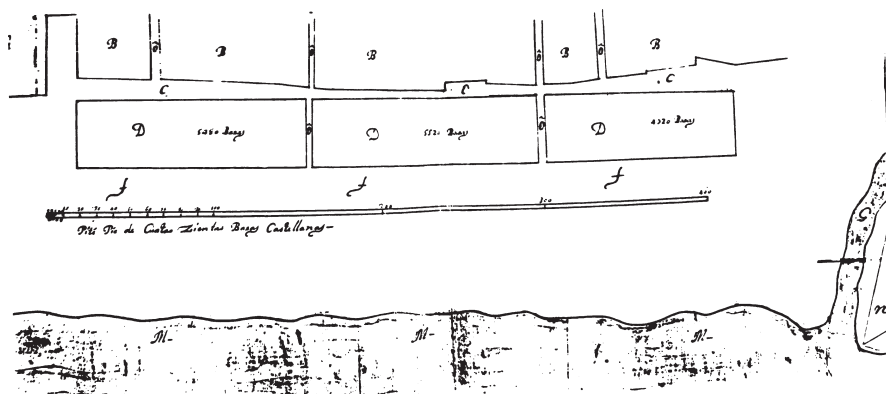


Fig. 6: Plano de delimitación de solares entre el convento del Carmen y el río Guadalmedina. Autor: Felipe Pérez, 1728. (Archivo Histórico Nacional. Madrid).

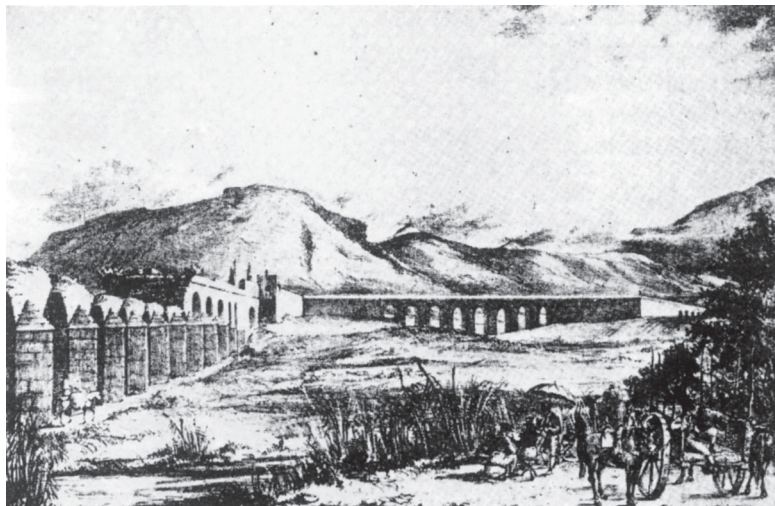


Fig. 7: Grabado de El Guadalhorce.

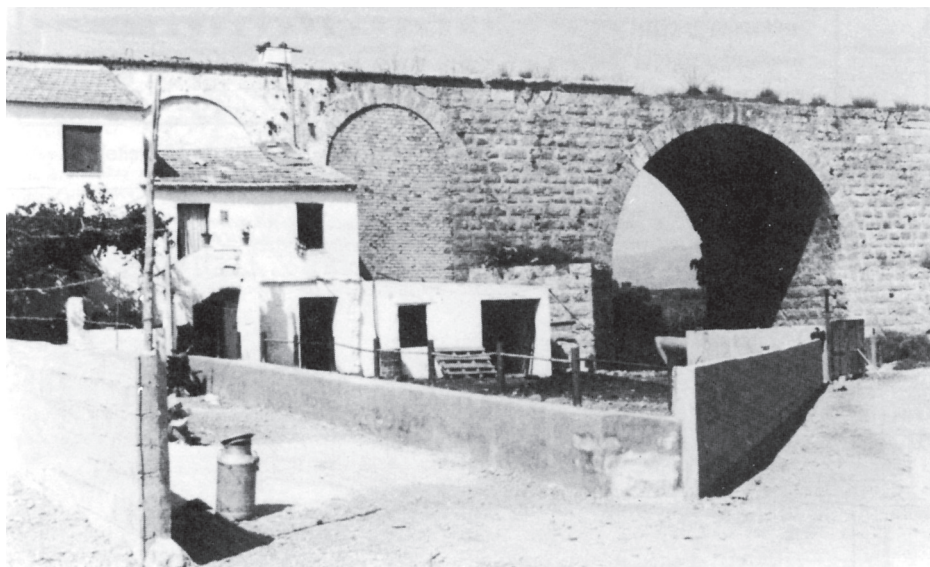


Fig. 8: Acueducto de la Fuente del Rey. (Fotografía M. Olmedo).



Fig. 9: Pilar del Puente del Rey. (Fotografía M. Olmedo).

