

El Puente de Santo Domingo: una historia de nueve siglos

ROSARIO BARRIONUEVO SERRANO

MARÍA DEL CARMEN MAIRAL JIMÉNEZ



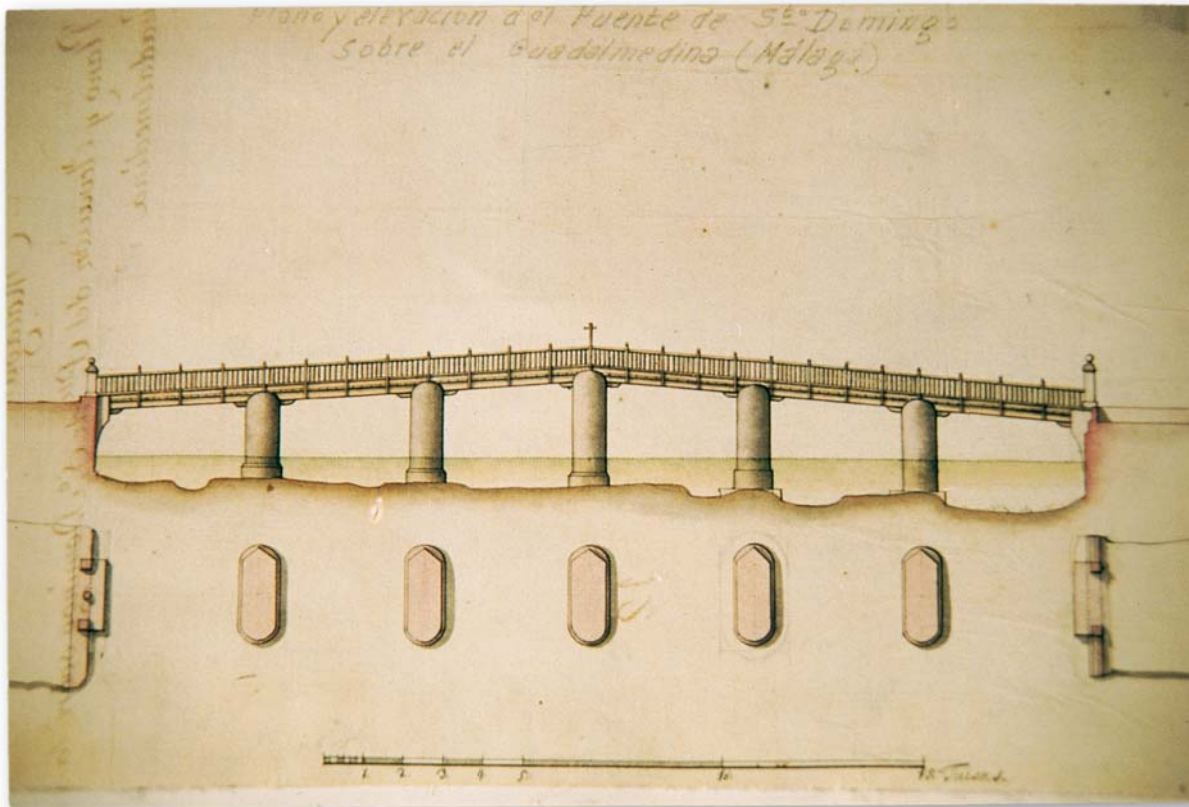


Cauce del Guadalmedina con el puente de Santo Domingo al fondo.
Vivian, hacia 1840

Junto con el Guadalmedina, el Puente de Santo Domingo forma parte de la esencia de Málaga, ocupando un lugar destacado en todas las manifestaciones cartográficas de la ciudad. Su historia es muy antigua y testimonio de ello son las múltiples representaciones iconográficas que dan fe de su protagonismo en paralelo con el desarrollo urbanístico de Málaga.

La cuenca del Guadalmedina es de pequeña extensión, atraviesa de norte a sur una orografía muy montañosa (los llamados Montes de Málaga), con frecuentes pendientes en zigzag al final de la cual aparece una terraza de terrenos muy permeables donde se ubica en su mayor parte la actual ciudad de Málaga.

La pluviometría de esta cuenca es muy irregular, con puntas muy acusadas y grandes espacios de tiempo sin precipitaciones, por lo que el río se caracteriza por tener caudales de aportación muy diferentes según la época del año, e incluso según los días y los meses, dependiendo claro está de la climatología del momento. Por otra parte hemos de tener en cuenta que la deforestación llevada a cabo en tiempos de los Reyes Católicos, con motivo de aumentar los terrenos cultivables y disponer de madera, vino a multiplicar el riesgo de inundaciones.



Alzado del Puente de Santo Domingo, hacia 1721. Ministerio de Defensa. Centro Cartográfico de Ejército. Madrid

- ¹ MOLINA COBOS, A., *Descripción de seis puentes de Málaga*, Málaga, 1987, p. 38.
- ² MARTÍNEZ ENAMORADO, V., "La Málaga Andalusí. Algunas reflexiones en torno a la ciudad que reunía las dos perspectivas del mar y tierra" *Péndulo: Revista de industria, ciencia y tecnología*, n° XV, Málaga, 2003, p.124.

Todo esto hace que el río en grandes épocas de estiaje se presente seco, sin embargo, cuando hay lluvias y si éstas son intensas durante varios días, es fácil imaginarse el resultado de inundaciones sobre la ciudad, máxime en una época en la que aun no se habían realizado las obras de regulación con las que cuenta hoy en día, como el Pantano del Agujero, la Presa del Limosnero, varios azudes de menor

importancia y la canalización a lo largo de la trama urbana, además de importantes repoblaciones forestales en Los Montes para reducir el coeficiente de escorrentía de los terrenos aportantes y suavizar por tanto, las puntas de caudal resultante. Así pues, en la Edad Moderna, a pesar de la inexistencia de obras de regulación, durante varios meses al año, era posible cruzar el río cuando el cauce estaba seco, pero el peligro de las riadas se presentaba de forma periódica, siguiendo los ciclos de las intensidades pluviométricas propias de nuestra climatología.

En la época musulmana la ciudad se extendía en el lado izquierdo del río, discurriendo la muralla por lo que hoy son las calles Alameda Principal (margen derecha), Pasillo de Santa Isabel, Carretería, Álamos y Alcazabilla.

Levantado en el lugar donde se ubicaba un viejo puente de piedra¹ construido hacia el año 1193, una vez que se completó la obra de la muralla de la medina² recibe el nombre de Santo Domingo, porque comunicaba el centro de la ciudad en la margen izquierda

del río con el Convento de Dominicos que se estableció en la orilla derecha poco tiempo después de la conquista de Málaga por los Reyes Católicos.

En este lugar, se encontraba una de las cinco puertas que Al-Bakri cita, situada en la parte occidental de la ciudad y conocida por los castellanos como *puerta de la puente que sale a Santo Domingo*. Esta entrada presentaba una configuración de doble puerta fluvial, fortificada con dos torres instaladas en cada uno de los extremos del puente.³

Durante el siglo XVI el río Guadalmedina sólo tenía este camino que ponía en comunicación dos zonas bien diferenciadas: el centro urbano y los arrabales. El tránsito de un lado a otro era elevado, por lo que hubo que facilitar el acceso mediante un puente suficiente para el paso de personas y carros. Era necesario cruzarlo para ir a los Percheles, las curtidurías, las huertas, el matadero, los conventos de la Trinidad y Santo Domingo, siendo el camino obligado para ir a Antequera y Álora. Por otro lado, junto al convento de la Trinidad se llevaba a cabo una importante actividad económica basada en una agricultura intensiva.

La Puerta de Santo Domingo comunicaba con el puente y se cerraba cuando algún peligro acechaba la ciudad, sobre todo por la cercanía de las Atarazanas y de los molinos de pólvora que había en ellas.

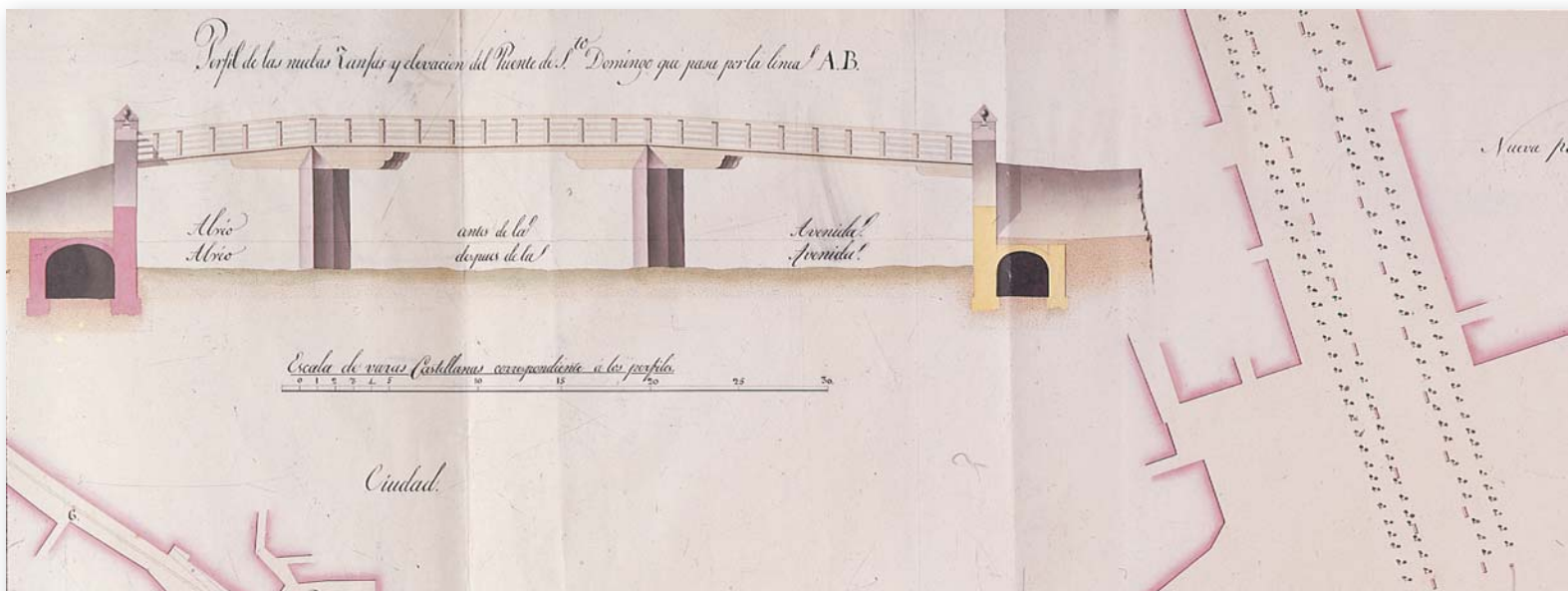
Son frecuentes las referencias en los acuerdos municipales sobre las reparaciones del único puente existente en el Guadalmedina: empedrar el paso, limpiarlo de basuras, reparar el andén de argamasa que va desde Santo Domingo hasta los Percheles, etc. Ante la amenaza constante de inundaciones, las Actas Capitulares en reiteradas ocasiones, hacen mención a las medidas adoptadas para proteger las casas de la acera de Santo Domingo, como las estacadas que todos los años mandaban poner para defenderlas de las crecidas del agua⁴. En tiempos de guerra el Cabildo tomaba una serie de medidas de defensa entre las que figuraba instalar unas puertas fuertes y resistentes en el puente y, en el torreón del mismo, colocar la artillería⁵ guardada por varios centinelas.

³ RUIZ Povedano, J.M.: *Málaga, de musulmana a cristiana*, Málaga 2000, p.263.

⁴ BARRIONUEVO SERRANO, M^o. DEL R., "Las obras públicas en Málaga durante la segunda mitad del siglo XVI, (1556-1564), *Isla de Arriarán, revista cultural y científica*, n^o XXII, Málaga, 2003, p.66.

⁵ (A)rchivo (M)unicipal de (M)álaga. Actas Capitulares, vol. 18, fol. 367v.

Detalle del plano levantado por Joaquín M^o Pery en 1808. Museo Naval. Madrid





La importancia de este paso nos viene detallada en los asuntos tratados en la sesión capitular del 30 de octubre de 1559, cuando el jurado Juan de León expuso ante el Cabildo la importancia de mantener limpio y cuidado el puente pues:

“... la puerta, plaza y puente de Santo Domingo es el paso mas principal questa çibdad tiene asy para los percheles y los arrabales como porque en tiempo de yvierno a de pasar toda la çibdad por alli viniendo crecido el rrio o agua por alli por lo cual teniendo respeto a esto las justicias pasadas an mandado que los herradores que alli bibiesen çerca no hiziesen sangrias de bestias en el dicho lugar y paso tenyendo consideraçion al hornato y limpieza de la çibdad y que asy convenya no solo para esto pero para la salud de las gentes que siempre paso tan comund y pasajero podran comunycarse alguna ynfeesion de aquella sangre y malos olores que alli se hazian pudiéndose yvitar tan fácilmente pues alli tan çerca esta la mar y el Aguadulmedina donde se puede sangrar...”.



Archivo Municipal de Málaga

Las inundaciones marcarán el devenir del puente de Santo Domingo a través de siglos⁶, como la tragedia ocurrida el jueves 22 de septiembre de 1661, cuando una gran tormenta azotó la ciudad desde las 8 a las 15 horas, con tal virulencia que la riada derribó más de mil casas, así como el mencionado puente, "... obra muy fuerte y de tiempo de gentiles...". Según el cómputo del Cabildo municipal malagueño, perdieron la vida más de seiscientas personas.

A consecuencia del estado de desperfecto generalizado⁷ del conjunto formado por la puerta, puente y torres de Santo Domingo, a lo largo de todo el siglo XVII, encontramos referencias de obras importantes vinculadas con este

⁶ CABRERA PABLOS, F., "El Guadalmedina en la Historia: La inundación de 1628", en *Estudios de Historia Moderna. Homenaje a la Doctora María Isabel Pérez de Colostia Rodríguez*, Málaga, 2006, pp.119-151.

⁷ CALERO SECALL, M.º. I. y MARTÍNEZ ENAMORADO, V.: *Málaga, ciudad del Al-Andalus*, Málaga 1995, p.269.

⁸ A.M.M., Propios, Legajo 76, número 19. AGUILAR SIMÓN, A., *Inventario de documentos de la Sección de Propios, Rentas, Censos, Arbitrios, Pósitos, Contribuciones y Repartos del Archivo Municipal de Málaga, T.I., (Legajos 1 a 100)*, Málaga, 2005.

⁹ *Ibidem*, Legajo 14, número 89 y Legajo 22, número 12.

¹⁰ BARRIONUEVO SERRANO, M^º. DEL R. y MAIRAL JIMÉNEZ, M^º. DEL C., *Mapas, planos y dibujos del Archivo Municipal de Málaga*, Málaga, 2007, p.182.

puente. La primera de ella es un informe presentado en el Ayuntamiento por el encargado de las obras, Antonio del Corral, sobre los gastos ocasionados en el proyecto y fábrica del puente nuevo⁸, es decir, en la reconstrucción que se hizo entre los años 1681 y 1682. Se trata de un expediente muy interesante porque detalla minuciosamente cuándo empezaron las obras, los materiales empleados, los salarios y el personal, como el maestro mayor José Romano, el maestro albañil Francisco Benzano, empedradores, canteros, peones y oficiales. En el segundo expediente, se informa en el Cabildo Municipal de las cuentas entregadas por el regidor Antonio López del Corral Paniagua en el que manifiesta que las obras, cuyo presupuesto ascendía a 42.891 reales, estaban totalmente acabadas, adjuntando un memorial con la descripción de los trabajos.

En 1684 y 1685, otros dos expedientes hacen referencia a la

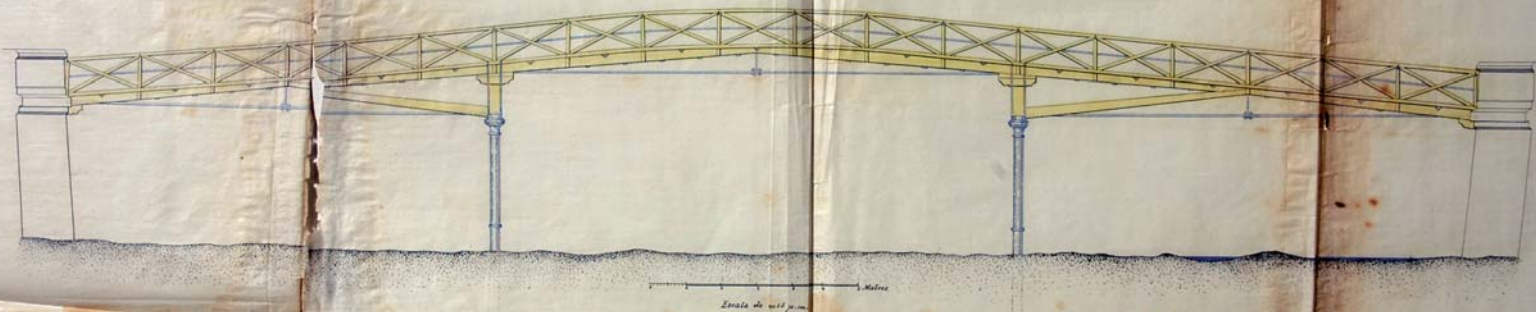
reparación del puente de Santo Domingo⁹. En el primer caso se trata de la realización de un murallón de 48 varas de largo, 4 de alto y 3 de ancho, con un cajón de madera de 2 varas de alto, embreándose toda la madera del puente y su cajón. Para estos arreglos se contó con varias partidas, siendo la primera de 12.561 reales. En dicho expediente, al igual que en años anteriores, se relacionan todos los gastos del material empleado y del personal que interviene, así como los diputados encargados, siendo nombrado en este caso, además de Antonio del Corral, el regidor Antonio de Quintana Laso de la Vega. En el segundo expediente se revisan las cuentas de las reparaciones del puente ante el escribano mayor del Cabildo, Antonio Vargas Machuca, el gobernador político y militar de esta ciudad, García Sarmiento Sotomayor y los regidores Fernando de Coalla y Gerónimo de Flores.

Un año después, se recibe en Cabildo una Real Cédula del Rey Carlos II, relativa a la necesidad de realizar una estacada desde el puente hasta la playa para evitar que el muelle se perdiese con la broza y arena que arrastraba el río Guadalmedina. El Rey autoriza invertir dos mil ducados para las obras de reparación, obteniendo este dinero de la renta y arbitrio destinado para la fábrica de dicho muelle. También se ordena que en las citadas obras participaran el gobernador y los oficiales reales de fronteras y armadas de la ciudad para su mayor solidez.

A finales de esta centuria, ante la necesidad de defender la ciudad contra las agresiones armadas y las continuas acometidas del río, se realiza otro proyecto para su fortificación, como manifiesta el plano firmado en 1693 por el milanés Hércules Toreli, arquitecto, ingeniero, matemático y capitán de caballería. En él se distinguen los barrios de la Trinidad y el Perchel, así como el puente que los unía al centro de la ciudad¹⁰.

En la Edad Moderna, las comunicaciones con los barrios surgidos al otro lado del Guadalmedina plantearon durante muchos años problemas que no se solucionaron hasta el siglo XIX, cuando las estructuras

PUENTE QUE HA DE SUSTITUIR A EL DE S^{TO} DOMINGO.



Archivo Municipal de Málaga

metálicas de los puentes permitieron salvar grandes distancias sin apoyos intermedios. En estos años la preocupación por la construcción de los puentes coincide con el interés de la monarquía borbónica por el mejoramiento de las comunicaciones y obras de avances urbanísticos y, en consecuencia, durante este período nos encontramos con un mayor número de proyectos y representaciones cartográficas que hacen alusión al puente de Santo Domingo.

La primera manifestación cartográfica que incluimos del siglo XVIII es un croquis donde se distingue claramente el convento de Santo Domingo junto al puente y la Iglesia del Carmen. En él aparecen destacados el Castillo de San Lorenzo, la Puerta de los Siete Arcos y Puerta Oscura. Aunque carece de fecha, podríamos datarlo hacia la primera mitad del siglo XVIII¹¹.

Ya en 1733 el ingeniero Juan Bernardo de Frosne, realiza un plano representando el sector del Puente así como el Fuerte de San Lorenzo¹². En el mismo, el autor hace la siguiente aclaración:

“Plano de una porcion de la ciudad de Malaga por la parte de la puente de Sto. Domingo y del Fuerte de San Lorenzo.

1. Calle del Marques.
2. Calle de Santo Domingo.
3. Puente de Santo Domingo.
4. Fuerte de San Lorenzo.
5. Atarazanas.
6. Pequeño quartel de cavallerias.
7. Muralla.
8. Casas de un particular que las fabrica junta la muralla de la ciudad, y al lado de dcho. pequeño quartel de cavalleria con licencia del Real Consejo como lo haze constar por el compendio adjunto de los despachos que tiene pero faltando la del Rey por mano de V.E. lo pongo en noticia de S.M.”.

¹¹ (A)rchivo (G)eneral de (S)imancas, Sección Marina, Leg. 386. M. P. y D. XVIII-131 y A.M.M. diapositiva n° 284.

¹² A.G.S., Sección Guerra Moderna, Leg. 3395, M. P. y D LIX-22 y A.M.M., diapositiva n° 164.

¹³ A.M.M. Escribanía de Cabildo, leg. 65, carpeta 12, fol. 1-5.

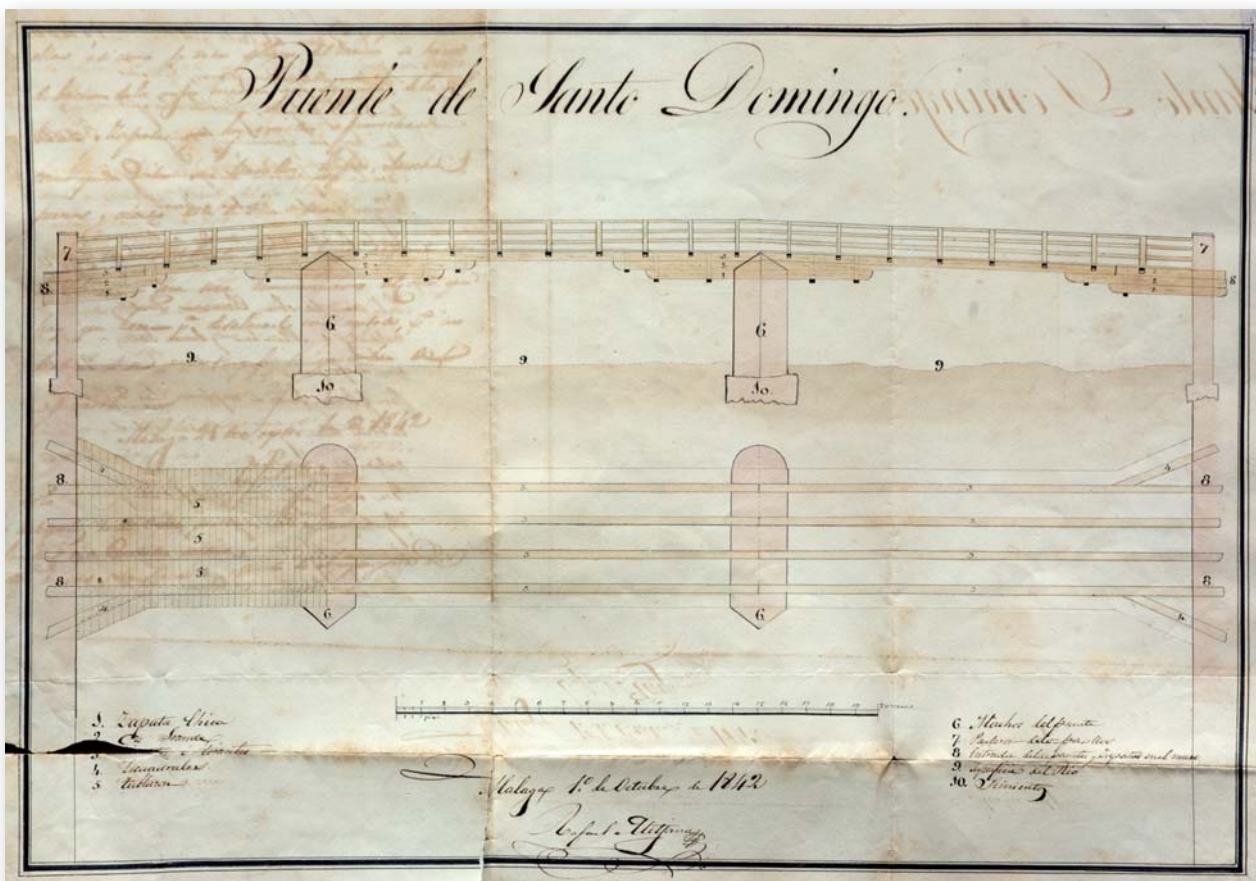
¹⁴ A.M.M., Actas Capitulares, vol. 145, fol. 340-341.

Con la Real Provisión fechada el 14 de octubre 1754, comienza una obra que repercutirá profundamente en la vida cotidiana de Málaga¹³. La aprobación de este proyecto iba unida a otras dos obras fundamentales para el abastecimiento de agua de la ciudad. Por un lado se aprueba el proyecto del maestro de obras Salvador Viana, para realizar las obras de sustitución de las cañerías antiguas que se encontraban muy deterioradas, red fundamental que abastecía a un gran número de habitantes; y por otro, se autoriza a Francisco Bartolomé de

Rojas la construcción de dos fuentes, una en Puerta del Mar y otra en Puerta Nueva, lugares donde se concentraba el mayor tráfico comercial de la ciudad¹⁴.

Los antecedentes los encontramos en el orden del Consejo Real de 30 de abril del mismo año donde se aprueban por un lado, los remates efectuados por el anterior maestro de obras, Salvador Viana, de 1.350 varas de cañería, cuyo importe ascendía a 38.000 reales de vellón; y por otro, la obra del andén o paso para asegurar la comunicación que desde Puerta Nueva seguía por la orilla del río Guadalmedina y terminaba en el Puente de Santo Domingo, proyectado por Francisco Bartolomé de Rojas, por un importe de 19.400 reales de vellón (es lo que hoy día se conoce como Pasillo de Santa Isabel). Su financiación procedía de las Rentas Provinciales. Tendremos que esperar al 3 de agosto de 1760 para ver los pormenores de las obras a través de la relación valorada del encargado de las mismas, Andrés de Casas.

Archivo Municipal de Málaga



Este expediente incluye un interesante plano, probablemente de Francisco Bartolomé de Rojas, en el que describe pormenorizadamente el sector de Santo Domingo, así como las obras de este proyecto y el lugar por donde debía trazarse la pared para proteger la ciudad del río. El autor lo titula de la siguiente manera: “*Plano que demuestra el Río Guadalmedina: construcción de pared para el resguardo de la ciudad y trafico del comun al Puente*”¹⁵.

Del presupuesto de la fuente anteriormente mencionadas, no tenemos constancia, aunque entre los acuerdos municipales del día 21 de agosto de 1775, se trató de los costes de los ramales de cañerías para las fuentes públicas de la ciudad, acordándose instalar una fuente en Puerta Nueva y otra en Puerta del Mar¹⁶. Este hecho nos crea la duda de si estamos hablando de una de las fuentes del proyecto aprobado anteriormente, o si por el contrario, es otro totalmente diferente. No obstante, hemos creído interesante incluir el dibujo de la fuente, porque aunque no tenemos la certeza de que se trate de la misma fuente, al menos comprobamos que la idea de colocar una en el mencionado lugar seguía siendo un proyecto pendiente del Cabildo.

De 31 de mayo de 1771 es el plano realizado por Pedro García Aguilar¹⁷, donde se representa el Puerto de Málaga y los ríos Guadalmedina y Guadalhorce (conocido como Río de Málaga), apreciándose claramente el Puente de Santo Domingo, el monasterio del mismo nombre y un poco más adelante, la Iglesia del Carmen. En dicho plano, el autor inserta una explicación en la que hace el siguiente comentario:

“A. Terreno perdido por haberse retirado el Mar y pozos y perjudican la playa.

B. Casa del Resguardo.

C. Casilla de material donde está una taberna.

D. Torremolinos y su Castillo.

E. Terreno donde se puede construir un almacén para tener los....de S.M.

F. Punta y plaza del Río de Málaga.

G. Sitio donde deben estar los pontones y baliza para resguardo de todo navio y bastimentos.

H. Lugar de Churriana distante una legua y media de la ciudad.

Y. Sitio donde debe ir y baciarse las tarazanas...y no la letra Ꞟ. Por ser perjudicial para la Playa.

L. Costa distancia que hay de la playa para montar el terreno la cabeza del Muelle nuevo.

¹⁵ A.M.M. Escribanía de Cabildo, leg. 65, carpeta 12. Queremos agradecer a nuestra compañera Agustina Aguilar Simón, la aportación de este plano.

¹⁶ A.M.M., Actas Capitulares, vol. 165, fol. 537- 539.

¹⁷ A.G.S., Sección Marina, Leg. 386, M. P y D. XVIII-132 y A.M.M. Diapositiva nº 285.

¹⁸ A.M.M., Actas Capitulares, vol. 215, fol. 44v-45.

Ya en el siglo XIX, el estado ruinoso del puente provoca que el regidor Pablo Solana, manifestara en Cabildo que debido al tráfico que existía en él de carruajes y caballerías, se iba a destruir, siendo urgente y necesario establecer una vigilancia efectiva. El Ayuntamiento, a la vista de lo expuesto, acuerda dirigir un oficio al gobernador para que ordenara instalar un puesto de guardia en Santo Domingo compuesto por un cabo y tres soldados, los cuales impedirían el paso de tráfico pesado¹⁸.

¹⁹ BARRIONUEVO SERRANO, M^o. DEL R. y MAIRAL JIMÉNEZ, M^o. DEL C., *Op.cit.*, p. 280 n^o 118.

²⁰ A.M.M., Ornato, Legajo 1274, Expediente 37.

Unos años más tarde, el conocido arquitecto Rafael Mitjana y Ardinson, titular del Ayuntamiento de Málaga desde 1838, firmó algunos de los proyectos más importantes para la ciudad, entre ellos dos relacionados con el puente de Santo Domingo. El primero del año 1842, relativo a las obras para la construcción de un puente de madera que reemplazaría al existente. Más adelante, en el mismo expediente se informa de la necesidad de realizar un puente de mampostería inmediato a la Alameda Principal¹⁹.

Tres años más tarde, dentro del proyecto de canalización del río Guadalmedina, realiza un plano al que titula “*Plano de una parte de la canalización del Río Guadalme-*

dina desde el puente”. En dicho trabajo, delimita el tramo comprendido desde el Puente hasta la desembocadura del río al mar.

En 1862 se tramita otro expediente de obras para pintar las maderas del puente de Santo Domingo, firmado por el arquitecto José Trigueros, adjudicando las obras a Manuel Moraga en 1.440 reales²⁰. Esto no fue suficiente, pues siete años más tarde encontramos otro proyecto de reparación de las piezas de madera del Puente bajo las órdenes del arquitecto municipal Joaquín de Rucoba, con un presupuesto de 575 pesetas.

El ingeniero municipal José María de Sancha, realiza en 1877 un interesante plano de Málaga y su puerto, donde podemos observar la evolución de las distintas desembocaduras del río Guadalmedina, dibujando en color rojo ocho líneas, correspondiendo cada una de ellas a los años 1500, 1600, 1700, 1754, 1771, 1800, 1863 y 1877. En él se puede apreciar el Puente de Santo Domingo justo antes de la línea del año 1500.

La historia de este puente durante el siglo XX es más conocida por los malagueños. Durante la noche del 23 al 24 de septiembre de 1907 una gran tromba de agua se precipitó sobre el valle del Guadalmedina. La intensa tormenta desbordó los paredones del río, destruyendo a su paso los barrios del Perchel y la Trinidad, derribando los puentes de la Aurora y Santo Domingo. Las ayudas para la reconstrucción llegaron de todo el mundo, incluido del pueblo alemán que no habían olvidado el comportamiento heroico de los malagueños en el naufragio del buque escuela Gneisenau. La colonia alemana de Málaga tuvo la iniciativa de emplear los donativos en la construcción de un nuevo puente de Santo Domingo, llegando a encabezar la suscripción el mismo Kaiser Guillermo. Este puente es conocido por todos los malagueños como puente de los Alemanes.



ños en el naufragio del buque escuela Gneisenau. La colonia alemana de Málaga tuvo la iniciativa de emplear los donativos en la construcción de un nuevo puente de Santo Domingo, llegando a encabezar la suscripción el mismo Kaiser Guillermo. Este puente es conocido por todos los malagueños como puente de los Alemanes.

Extremo roscado de un pilote metálico del puente de Santo Domingo, aparecido al realizarse las obras en el cauce en el año 1993



Archivo Municipal de Málaga

Es curioso mencionar el artículo aparecido en la conocida revista *Vida Gráfica*²¹ de 23 de enero de 1928. En él, el autor protesta por el lamentable estado del acceso al puente de hierro de Santo Domingo. Este paso, que se levantó de manera provisional, había ocasionado multitud de accidentes a los numerosos transeúntes que pasaban diariamente por allí y se agolpaban en las horas punta para bajar o subir al puente de hierro. El autor lo califica de “trampa para facilitar un contingente diario a la Casa de Socorro del distrito”. Finalmente, el articulista también recuerda al Ayuntamiento de Málaga la situación de descuido en que se encuentra el Pasillo de Santo Domingo, pues tenía una serie de nichos abiertos en la calle, y solicita que “... en nombre de los medrosos que pasan por el Pasillo de noche, que hagan desaparecer o ocultar aquellos nichos abiertos, cuya apariencia macabra, pone los pelos de punta a los que creen en apariciones de fantasmas.”

Unos años más tarde, el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada en diciembre de 1933, siendo alcalde de la ciudad D. Eugenio Entrambasaguas Caracuel, se aprueba un proyecto de restauración del puente, realizado por el Ingeniero Jefe de Vías y Obras Municipales, Wifredo Delclós Lardón. Las obras consistían en la sustitución del entablonado del puente de Santo Domingo, puesto que el piso se había deteriorado con el transcurso de los años, acordándose sustituirlo por otro tipo de pavimento, más cómodo y duradero, como es el caso de losetas delgadas de asfalto. El presupuesto general de las obras ejecutadas por Administración ascendía a la cantidad de 4.497,24 pesetas²².

En 1982 el Ayuntamiento acuerda aprobar otro expediente de reparación del puente, con un presupuesto de 5.000.000 de pesetas. En esta ocasión, la contratación se supeditó a la aportación de la República Federal Alemana y su Marina, que concedora de la historia

²¹ A.M.M., Hemeroteca Municipal, *Vida Gráfica*, año 1928, nº 152, p. 14. Agradecemos la colaboración de nuestro amigo y compañero Juan Luis Blanco López.

²² A.M.M., Sección B, Leg. 100, Exp.6. El proyecto contiene además del plano mencionado, otro de planta y de sección transversal.

DEL AMBIENTE LOCAL

Por P. P.

La escalinata trágica, los nichos de los fantasmas y el pozo de los chiquillos

Hace ya bastante tiempo que, debido a que hubo que hacer una zanja grande frente a la entrada del puente de hierro que dá al pasillo de Santo Domingo, construyéronse una escalinata de madera, —provisional, como toda esta clase de obras,— a fin de que no quedase interrumpido el paso por dicho puente, que dicho sea «de paso», está favorecido por una circulación constante.

Construida la escalinata con carácter de interinidad, sería pedir golliería que a los vecinos de los barrios de allí enfrente, se les hubiera ocurrido demandar del Excmo. Ayuntamiento que hubiesen adosado al pescante del puente susodicho la escalinata central de la Casa Capitular, bastante desairada por cierto.

[No hay quien la use ni por equivocación!

Pero sí, lo menos a que pueden aspirar los ciudadanos es a que le hubiesen puesto una escalera practicable y no una trampa para facilitar un contingente diario a la Casa de Socorro del distrito.

Sería curioso contar en el libro de registro de lesionados de las Casas de Socorro los que figuren con la siguiente inscripción al pie: «Lesiones que se produjeron



...y no una trampa para facilitar el contingente en la casa de socorro.

al rodar por la escalinata provisional del puente de Santo Domingo.»

Y ya puestos en la corriente del optimismo resignado, bien pudieron sobrelevarse las descalabraduras mientras estaba allí el abismo de la ranja indicando que era aún una suerte haber escapado con

vida; pero es que en la actualidad ya no existe la ranja; se han terminado (por ahora) las excavaciones en aquel lugar y allí está aún en pie la escalinata trágica (como ya la denominan los sufridos vecinos del barrio), poniendo a prueba la resignación de los que la usan, como si existiera el empeño de ejercitar al vecindario en el acrobatismo.

Quien crea esto un poco exagerado que vaya allí, que examine la inclinación de la escalinata, las dimensiones de los escalones y la hulla de gente que hay subiendo y bajando en determinados momentos.

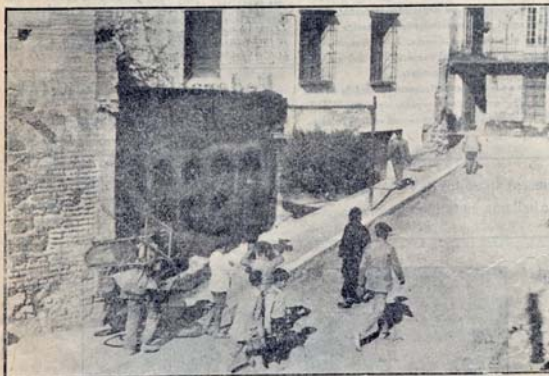
De camino observará con extrañeza como hay un guardia cuidando de la circulación en la escalerilla opuesta, donde no existe peligro de mayor cuantía. Seguramente que se le ocurrirá a cualquiera pensar que aquel celoso empleado municipal prestaría un valioso

servicio de humanidad que Dios se lo premiaría, trasladándose a la «trágica». Quizá, cuidando de que se llevase la derecha, que se marchara con ciertas precauciones y hasta alargando la mano a alguno que otro sexagenario; muchos transeúntes lo agradecerían y también los médicos de la Casa de Socorro.

Pero a pesar de todo lo dicho, si es preciso que la escalerilla siga en vigor, por nosotros que siga. No es nuestro propósito crear preocupaciones al Ayuntamiento.

Ahora bien, lo que sí le suplicamos (a quien quiera y pueda escuchar la súplica) en nombre de los medrosos que pasan por el pasillo de noche, es que hagan desaparecer o ocultar aquellos nichos abiertos, cuya apariencia macabra pone los pelos de punta a los que creen en apariciones de fantasmas.

Para muchos, aquello es una cosa desagradable y macabra; para nosotros es un sarcasmo. Aquellos nichos parece que esperan clientela de la escalera provisional o de un pozo, que hay descubierto también, a cuyo alrededor juegan los chiquillos.



...es que hagan ocultar aquellos nichos abiertos, cuya apariencia macabra pone los pelos de punta...

: Galindo :
SASTRE
Bolsa, 15
(FRENTE AL GIMNASIO)

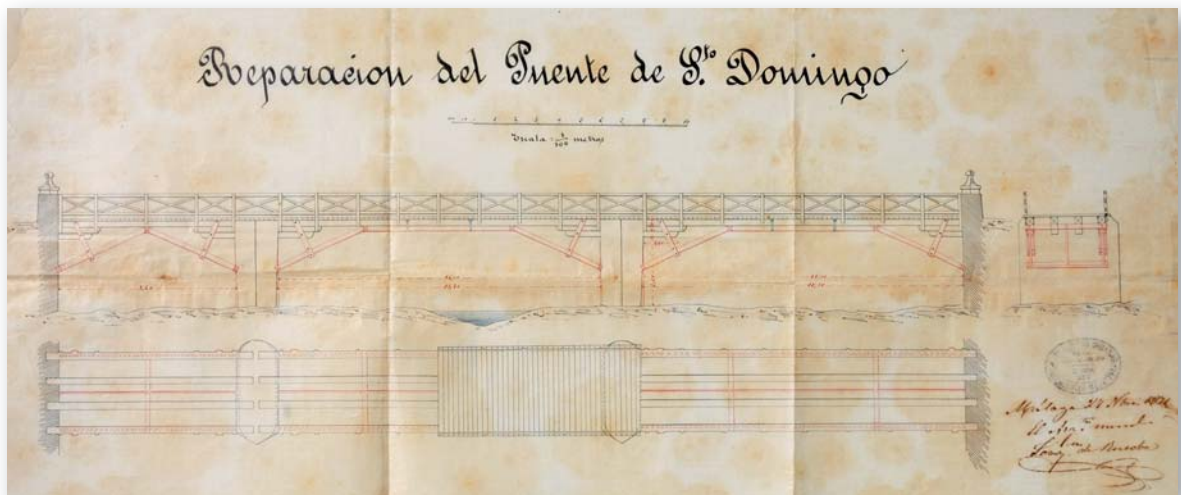
Camisería Villoslada Especerías, 17 : Precio fijo
Frente a la Ferretería «El Candado»

Camisas seda blanca con cuello y puños. a 7.50 ptas.
Calcetines seda natural calidad colosal, los 3 pares en 4.50
Medias de hilo o seda, a elegir, los 3 pares en 3.50

— PROPAGANDA SENSACIONAL —
Lote de 3 corbatas SEDA MODA en 4.50 ptas., con derecho a
TRES GEMELOS para puños REGALO (uno por cada corbata)

del puente, proporcionó la contribución financiera necesaria para la ejecución de las citadas obras de rehabilitación. Finalizadas las reformas, se instaló una placa para perpetuar la gratitud de la ayuda aportada por el pueblo alemán, denominándose oficialmente a partir de este momento, Puente de Santo Domingo o Puente de los Alemanes.

En la década de los 90 se efectuaron importantes obras de canalización del río en su tramo urbano. Se construyeron nuevos puentes, se rehabilitaron y mejoraron otros. Con ellos, se ha conseguido hacer más accesibles ambas partes de la ciudad y las obras de canalización, junto con las grandes reformas de regulación existentes, como el Pantano del Agujero y la Presa del Limosnero, evitan, o al menos disminuyen, el persistente peligro de inundaciones sobre Málaga.



Archivo Municipal de Málaga

Estas obras de canalización supusieron dragados del cauce, desvíos de grandes servicios urbanísticos subterráneos y un pequeño giro en planta del Puente, tal y como fue implantado por los alemanes. La estructura metálica del puente fue desmontada y rehabilitada al completo, manteniendo su diseño original, salvo ese pequeño giro en su reubicación, que hace que en la margen derecha del río, el puente no termine enfrente de la hornacina de la cofradía de los Dolores del Puente, sino unos metros desviado. Téngase en cuenta que dicha cofradía recibe ese apelativo “del Puente” debido a su ubicación.

Antes de finalizar este recorrido histórico, es obligatorio citar la fundación de la Capilla del Santísimo Cristo del Perdón, puesto que constituye una de las fundaciones piadosas más populares y devotas malagueñas y se encontraba situada en una rincónada que comunicaba dicho Puente con las calles adyacentes de la Plaza de Arriola²³.

El Puente de Santo Domingo, como hemos podido comprobar, ha sido un punto de encuentro para algunos de los ingenieros y arquitectos más destacados de nuestra ciudad: Pery, Rucoba, Trigueros, Sancha, Mitjana, Delclós. Todos han querido dejar su impronta personal en él, conscientes de su importancia.

El hilo conductor de esta breve reseña histórica nos viene dado por dos aspectos fundamentales: de una parte la constante preocupación del Ayuntamiento para mantener el Puente de Santo Domingo en un estado óptimo de viabilidad para todos los malagueños, teniendo en cuenta su importancia como punto álgido de las comunicaciones de la ciudad con la otra orilla del Guadalmedina hasta bien entrado el siglo XX. El otro reto sería el esfuerzo de la población por sobrevivir a las sempiternas riadas que durante siglos han provocado las lluvias sobre las calles adyacentes al río y el barrio de El Perchel. Quizás en la actualidad, este riesgo ya ha sido solventado con las últimas grandes obras de infraestructura, pero nos queda la duda de si a pesar de todo, continúa siendo una asignatura pendiente.

Hoy día, pese a las vicisitudes por las que ha pasado y las transformaciones que ha ido sufriendo a lo largo de nueve siglos, éste puente constituye uno de los símbolos característicos de nuestra ciudad y el más popular y carismático del río Guadalmedina.

²³ CASTELLANOS, J.: *Nuestra Señora de los Dolores del Puente: Espacio urbano y devoción popular*, Málaga 2004, pp. 17-19.