

EL PUENTE DE SAN ALEJANDRO DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA EN 1779. NUEVAS APORTACIONES PARA SU HISTORIA

THE BRIDGE OF “SAN ALEJANDRO” AT “EL PUERTO DE
SANTA MARÍA” IN 1779. NEW CONTRIBUTIONS FOR ITS
HISTORY

POR JOSÉ MANUEL BAENA GALLÉ

Una de las intervenciones urbanísticas que más importancia han tenido a lo largo del tiempo en la localidad gaditana de El Puerto de Santa María ha sido la construcción de un puente que mejorase sus comunicaciones en la zona. Entre los diferentes modelos levantados destacó el puente de barcas y levadizo llamado de San Alejandro de 1779 que tuvo una azarosa historia. Se presentan en este artículo documentación novedosa y dos dibujos inéditos que permiten ampliar el conocimiento sobre la historia y la estructura de este puente.

Palabras clave: El Puerto de Santa María, río Guadalete, Puente de San Alejandro, puente de barcas, puente levadizo, Alejandro O'Reilly, Antonio Hurtado, Juan de Laganá, José Molina, Cosme Francisco de Carranza y Vivero.

One of the most important urbanistic works in the province of Cadiz has been the building of a new bridge in “El Puerto de Santa María”, to improve the communications in the area. Among different projects, this article refers to a previous boat bridge and a drawbridge called “Puente de San Alejandro” built in 1779. New documents and drawings are presented to widen the understanding of the history of its structure.

Keywords: El Puerto de Santa María, Guadalete river, San Alejandro bridge, boat bridge, drawbridge, Alejandro O'Reilly, Antonio Hurtado, Juan de Laganá, José Molina, Cosme Francisco de Carranza y Vivero.

El siglo XVIII es una época de esplendor para la ciudad de Cádiz y su entorno tanto por su localización geográfica como por la vitalidad de la actividad portuaria. Para ello es crucial la estrecha relación que tenía Cádiz con su bahía que servía “*como punto de encuentro (y de desencuentro a veces) de las localidades que la circundan*” siendo la bahía algo más que un hito geográfico ya que ha sido definida como “*una comunidad de intereses, con frecuencia enfrentados, y ... sobre todo, una cultura del mar; una sociedad del comercio, abierta a mil aires ... una isla comercial y urbana en medio de una provincia agrícola y rural*”¹. A partir de 1717 ésto se ve reforzado por el traslado de la Casa de la Contratación desde Sevilla, lo que abrió la posibilidad del

1 BUSTOS, Manuel: *Los Siglos Decisivos. Historia de Cádiz Vol. II*. Madrid, 1991, p. 14.

comercio americano a todo el entorno gaditano ya que como ha explicado Alonso Díez “la monarquía española se dio cuenta de la necesidad de tomar una serie de medidas que permitieran la agilización del sistema defensivo ante las pretensiones de otras naciones”², por lo que la medida se tomó por razones como la mayor capacidad del puerto gaditano o su pujanza³. La bahía gaditana se constituirá como una de las zonas más vitales del reino lo que hace que localidades como San Fernando o el Puerto de Santa María alcanzaran gran auge y en las que por ello la actividad artística y constructiva adquirió altas cotas⁴.

Concretamente, El Puerto de Santa María vivió este periodo con cierto esplendor basado principalmente en las actividades mercantiles siendo fundamental para ello el que en 1729 perdió su dependencia señorial de la Casa de Medinaceli pasando a tener jurisdicción real lo que conllevó cambios en la estructura organizativa y administrativa de la ciudad⁵. Para tomar esta decisión se estimó el valor defensivo y estratégico de la población, así como su ubicación geográfica que le hacía ser un lugar muy necesario para el comercio marítimo al encontrarse protegida de vientos y de posibles ataques de potencias enemigas⁶. A nivel económico la ciudad destacaba por su producción de vino y aceite que, aunque destinada casi exclusivamente al consumo local, sí debía tener ciertas posibilidades de exportación. La localidad era sede de la Capitanía General de la Mar Océana y la permanencia en ella de varios capitanes generales a lo largo del siglo XVIII como Idiáquez, Villalba y O’Reilly, permitió que se realizasen grandes obras civiles⁷. Entre todos destacará la actividad de Alejandro O’Reilly que iniciará un programa de reformas en la estructura urbana de la ciudad como fueron la transformación de los empedrados o las obras para la recogida de basuras e inmundicias que finalizaron en

2 ALONSO DÍEZ, Carlos Simón: “El traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz -1717”, en *Revista da Faculdade de Letras, Historia*. Nº 13, Porto, 1996, pp. 353-364.

3 Habría que recordar que para llegar a Sevilla los buques debían sobrepasar con grandes dificultades la barra de Sanlúcar de Barrameda y luego remontar el río Guadalquivir. Vid: ALONSO DÍEZ: *Op. cit.*, p. 359. Asimismo, es importante tener en cuenta que a partir de fines del siglo XVII y durante el XVIII hay un gran cambio en la tecnología y construcción naval que hace que los galeones den paso a nuevos tipos de embarcaciones: fragatas, corbetas y galeones afregatados para el comercio.

4 Para la actividad artística de este momento en la zona, entre otros son de interés las obras de BARROS CANEDA, José R.: *Arquitectura y urbanismo en la Carraca durante el siglo XVIII*, Sevilla, 1989; MARTÍNEZ MONTIEL, Luis F.: *El Real Observatorio astronómico de San Fernando (1769-1869)*, Sevilla, 1989 y *San Fernando una ciudad de las Luces. Arquitectura y urbanismo (1766-1868)*, Cádiz, 1995.

5 IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José: *El Puerto de Santa María*. Cádiz, 1985, p. 69.

6 CEBRIÁN GONZÁLEZ, Carmen: “El Capitán General Alejandro O’Reilly y el Puerto de Santa María”. En: *Milicia y Sociedad en la Baja Andalucía (Siglos XVIII y XIX). VIII Jornadas Nacionales de Historia Militar*. Madrid, 1999, p. 863.

7 CEBRIÁN GONZÁLEZ: *Op. Cit.*, pp. 870-871. Así, por ejemplo, Idiáquez reformó la traída de aguas a la ciudad y proyectó tres fuentes públicas, obras diseñadas por ingenieros militares, y Villalba inició las obras del Hospital de la Divina Providencia. Cfr. IGLESIAS RODRÍGUEZ: *Op. Cit.*, p. 79.

la construcción de dos nuevos sumideros y alcantarillas. Asimismo, reformó la calle Larga –eje central urbano de la ciudad–, proyectó un nuevo paseo a orillas del río Guadalete, un edificio para pescaderías, etc. Entre todas las obras que llevó a cabo el Capitán General destacarán las mejoras de las comunicaciones de la ciudad con el fin de facilitar su relación con las poblaciones vecinas y fomentar la actividad comercial y económica, como la conclusión del camino que enlazaba la ciudad con Jerez de la Frontera y la construcción de otro nuevo hacia Puerto Real. Finalmente, también se construyó un pontón para mantener la barra del río y un nuevo muelle que permitiese el acceso de carros y viandantes y, sobre todo, se levantaron dos puentes de barcas para facilitar estas comunicaciones.

La necesidad de limpiar la barra del río y la construcción de un puente que permitiese el tránsito terrestre ha sido una constante en la historia de El Puerto de Santa María. El río Guadalete cortaba el camino de Jerez de la Frontera hacia Cádiz con una barra de tierra que impedía el paso de las embarcaciones, lo que ocasionaba que la mayor parte de los comerciantes e incluso, el tránsito de tropas, buscase otros caminos más cómodos⁸. Según Sánchez González las potencialidades del comercio portuense se veían disminuidas por la ausencia de unas buenas infraestructuras de comunicaciones⁹. Desde la Antigüedad se había visto la necesidad de un puente que permitiese la comunicación de la zona con el interior. Varias fuentes documentales citan la existencia de unas ruinas, próximas al actual castillo de San Marcos en el río que podrían ser los restos de un antiguo puente romano que comunicaba el “*Portus Gaditanus*” a través de la denominada Vía Augusta¹⁰. Aunque existen diversas referencias documentales y bibliográficas sobre estos restos que van desde principios del siglo XVI hasta el siglo XX, como imagen gráfica de este puente sólo se conoce la visión de la ciudad realizada en 1567 por Van der Wyngaerde donde se pueden observar siete pilares en el río y el arranque de la calzada del puente en el margen derecho del Guadalete¹¹. Posteriormente

8 El poseer unas buenas infraestructuras de comunicaciones en la época era una constante de la zona que se vía muy transitada por la importancia de lugares como Cádiz, Jerez de la Frontera o el Campo de Gibraltar. En ese sentido, existen en esta época otros ejemplos cercanos de construcción de infraestructuras viarias como es el caso sobre el mismo río Guadalete del puente de Arcos de la Frontera. Vid.: BAENA GALLÉ, José Manuel: “Los proyectos de puente para Arcos de la Frontera: 1544-1920”. En: *VI Congreso Español de Historia del Arte. C.E.H.A. Los caminos y el arte. Tomo II. El arte en los caminos*, Santiago de Compostela, 1989, pp. 45-55 y “Bartolomé de Amphoux: Proyecto de cuartel y puente para Arcos de la Frontera”, en: *Laboratorio de Arte*, nº 6, Sevilla, 1993, pp. 343-357.

9 SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Rafael: “El puente de barcas sobre el río Guadalete en el Puerto de Santa María (1779)”. En: *Gades*, nº 13. Cádiz, 1985, p. 160.

10 PÉREZ FERNÁNDEZ, Enrique: “El puente romano”. En: *Diario de Cádiz*, de 1-9-1996, p. E7.

11 Recientemente se ha señalado la existencia de estos pilares e incluso, analizando el dibujo de Wyngaerde, se puede observar que se utilizaban en el siglo XVI para el amarre de las galeras reales. Vid.: CABALLERO SÁNCHEZ, Miguel-Ángel: “Las vistas de El Puerto de Santa María

se realizó el puente de San Alejandro de 1779 y luego otro muy novedoso de 1846¹². Su proyecto era del ingeniero francés Marcos Séguin quien diseñó una estructura colgante en hierro sostenida por varios cables metálicos que a su vez pendían de cuatro grandes cilindros de fundición. Según Pico el puente estaba formado por un tablero de madera de 376 pies de largo por 23 de ancho. No obstante, la historia de este puente estuvo plagada de desgracias y así en 1858 sufrió un incendio que arruinó el tablero que lo formaba sabiéndose además del mal estado de sus cables. Finalmente el 16 de noviembre de 1877 al paso de varios carros, los cables que se sostenían por la orilla izquierda del río se soltaron y el puente se desplomó, afortunadamente, sin causar víctimas mortales¹³. En 1883 se levantó un nuevo puente con una estructura de hierro similar a los del ferrocarril que existían en la zona y que daban garantía de seguridad¹⁴. Para su construcción se aprovecharon los estribos y accesos del malogrado puente colgante y se formó por medio de tres tramos rectos de vigas de hierro con diversos tirantes para afianzar la estructura, aunque fue desmantelado en 1977, conservándose sólo los accesos en las márgenes del río y los pilares de sujeción en su lecho. Actualmente, existen unos sencillos puentes modernos con varios carriles que permiten el paso de vehículos a motor por la carretera (antigua Nacional IV a su paso por la localidad) y el tránsito ferroviario.

EL PUENTE DE SAN ALEJANDRO DE 1779

El puente de 1779 fue una de las grandes obras planteadas para la mejora de la situación de El Puerto de Santa María en tiempos del Capitán General O'Reilly. Sánchez González afirma que *“se consideró desde un primer momento que para beneficio de la ciudad se debían de realizar las dos obras, es decir, la limpieza de la Barra y la*

en 1567 de Antón Van den Wyngaerde: pautas interpretativas y análisis de contenidos”, en *Revista de Historia de El Puerto*, nº 41, El Puerto de Santa María, 2008, p. 125.

12 Para el conocimiento del puente de 1846 véase PICO, Ramón: “Puente de San Alejandro”. En: *Diario de Cádiz*, de 15-1-1995, p. E4 y PÉREZ FERNÁNDEZ, Enrique: “El puente colgante de San Alejandro”. En: *Diario de Cádiz*, de 24-3-1996, p. E6.

13 También se inauguró otro puente sobre la desembocadura del río San Pedro, próxima a la localidad, que seguía la misma estructura. Ya Madoz en su diccionario informa que *“Por la parte del E. de la pobl. pasa el r. Guadalete, hasta cuyas márgenes llegan los edificios, separados lo preciso para los muelles. Sobre este r. hace 2 años se construyó un elegante puente colgante, llamado de San Fernando, por donde pasa la carretera general. Divide el térm. de esta c. del de la v. de Puerto Real, la ría de San Pedro, sobre la cual hay otro puente como el anterior”*. Cfr. MADOZ, Pascual: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Cádiz. Valladolid, 1986, p. 269.

14 Uno de estos puentes fue el construido entre 1860 y 1861 como parte del tendido ferroviario que enlazó los puntos de Jerez y El Trocadero para transportar los vinos de Jerez y que comunicaba las dos orillas del río Guadalete aunque actualmente, por las obras de Alta Velocidad, ha sido desmontado habiéndose decidido su reutilización parcial en el río San Pedro como un elemento de atracción más del Parque Metropolitano de Los Toruños.

*construcción de los dos puentes ...*¹⁵. La limpieza de la barra en el río se realizó con el uso de dos pontones y fue costeada por los pueblos existentes en un radio de 50 leguas. Además, para la solución de los problemas de comunicaciones terrestres de la zona siempre se planteó levantar otro puente sobre el río San Pedro del que se encargaría el ayuntamiento de Puerto Real. Estas cuestiones han sido un tema recurrente en las diversas obras que históricamente han tratado a la ciudad de El Puerto de Santa María como es el caso de la clásica de Ponz¹⁶.

La importancia del puente portuense es un tema repetido a lo largo del tiempo existiendo diversos estudios y fuentes gráficas que avalan esa cuestión, como el *“Plano de la Bahía de Cadiz para venir en conocimiento de las grandes ventajas que se consiguen con la obra de los Puentes construidos sobre los Ríos Guadalete y Sn. Pedro”*¹⁷, donde se presenta a la bahía de Cádiz como un todo unitario que se verá beneficiado por estas obras rompiendo con una visión localista de la cuestión y mostrando la importancia de la obra de los puentes para toda la zona. El dibujo ofrece de forma esquemática una visión general de la Bahía de Cádiz incluyendo unos sencillos planos de las poblaciones de El Puerto de Santa María, Puerto Real, la Carraca, Isla de León y Cádiz. Asimismo, muestra las diferentes corrientes fluviales que configuran el territorio, como el río Guadalete y el San Pedro y las zonas de marismas organizadas en torno a su desembocadura. Uno de los elementos más interesantes es la interrelación entre

15 SÁNCHEZ GONZÁLEZ: *Op. Cit.*, p. 161.

16 Así Ponz relata que *“El trozo de camino desde Puerto Real hasta el Puerto de Santa María es de lo mejor que he visto en parte alguna. Se han hecho recientemente dos famosos puentes de barcas para los dos brazos del Guadalete que hay que atravesar en esta distancia de dos leguas, llamado el primero río de San Pedro, ejecutados ambos por don Isidro Zartor o Sartor, vecino del Puerto de Santa María, bajo las órdenes del señor don José Eguiluz, actual corregidor de Jerez de la Frontera. Se compone de nueve barcas, con piso de tablones encima, y su extensión es de más de doscientos cincuenta pies; se hizo el año 1790. Todo me pareció bien ejecutado y hecho con solidez, así el terraplén y nueva calzada de ambos lados como el pilotaje y otras cosas necesarias para la seguridad de esta obra; tiene levadizo uno de sus ojos para que pasen las barcas, dividiéndose por medio de dos mitades, cuya operación se hace por medio de dos manubrios de los lados que, haciendo rodar sus linternas por un arco dentado, eleva el medio ojo, haciéndolo girar sobre un/eje. En este puente está la división de los términos del Puerto de Santa María y Puerto Real. Continuando desde aquí a dicho Puerto de Santa María se pasa el segundo puente antes de entrar en la ciudad. Se compone de siete barcas entramadas y aseguradas según pide esta clase de obras para su duración y con respecto a las crecientes y menguantes de dicho río, que son sensibles hasta el puente de Jerez, junto a la cartuja, dos leguas distante de aquí. A dicho segundo puente llaman de San Alejandro, y en ambos hay sus compuertas para dar paso a los barcos de tráfico que van y vienen de la bahía de Cádiz y otros puertos. Pasado el puente y atravesando una plazuela nuevamente fabricada, se entra en la ciudad. (...)”*. Cfr.: PONZ, Antonio: *Viaje de España, en que se da noticia de las cosas mas apreciables y dignas de saberse que hay en ella*. Tomo XVIII. Madrid, 1989, pp. 719-720.

17 Figura nº. 1. B.N.M. (Biblioteca Nacional de Madrid) Signatura Mr/43/032. Escala [ca. 1:21.600]. 4500 varas castellanas [= 17,4 cm]. 1 plano ms., col.; 63 x 75 cm en h. de 74,5 x 75 cm. Escala expresada también en Toesas.

la construcción de los puentes y el desarrollo de los caminos que unen los diferentes puntos importantes de la zona. Así se puede observar la existencia de al menos tres caminos que merecen el estar señalados en la leyenda explicativa del mapa, que son la calzada para Puerto Real y Matagorda, que surge del puente sobre el río San Pedro y, más lejano, el camino hacia la Real Isla de León y el arrecife a Cádiz. Aunque el plano no está fechado se puede suponer que está realizado a partir de la década de 1770 cuando se proyectan estas obras en la zona. Otra imagen interesante para conocer mejor la importancia del puente en el Puerto de Santa María es la vista general de la ciudad fechada entre 1778 y 1795 donde se pueden observar las nuevas obras como paseos y fuentes, y un puente de barcas con su ubicación original¹⁸. Finalmente, la interrelación entre las riberas del río Guadalete y el río San Pedro es permanente como se advierte en un grabado francés de 1876 donde siempre se señalan estos hitos geográficos como parte esencial de la bahía de Cádiz¹⁹.

La construcción del puente fue compleja y ha sido estudiada por Sánchez González²⁰. El encargado de llevarla a cabo fue Antonio Hurtado, teniente coronel de ingenieros, que elaboró un informe sobre los principales problemas y gestiones necesarios para poder finalizar la construcción²¹. Además también realizó otro informe en 1777 Juan de Laganá “*Ayudante por S.M. dela construcion. en su Rl. Arzenal de la Carraca*”, Vicente Ceballos, Francisco de Sierra y Benito de Flores, junto con dos propuestas de planos nuevos levantados por Laganá en los que se planteó un tipo de construcción menos costoso de llevar a cabo y de mantener a lo largo del tiempo²². Para la ubicación definitiva del puente Hurtado realizó un reconocimiento del río y planteó en 1777 dos lugares idóneos para poder erigir la obra²³. El primero de ellos era donde estaban los restos del antiguo puente y el segundo la zona del muelle de estacas recientemente construido. Expuso que si el nuevo puente se construía de piedra se debería elegir el primero de los lugares pero si era de madera no era posible porque los pilares que aún

18 Figura nº. 2. B.N.M. *Vista de la Ciudad del Puerto de Santa María*. Signatura Mv/14/Puerto de Santa María (Cádiz). Vistas de Ciudades.

19 Figura nº. 3. “*CADIX ET SA BAIE*”, grabado por A. Martin, en GREGOIRE, Louis: *Géographie générale, physique, politique et économique*. París, 1876, p. 332. Sevilla. Colección Particular.

20 SÁNCHEZ GONZÁLEZ: *Op. Cit.*

21 SÁNCHEZ GONZÁLEZ: *Op. Cit.*, p. 162. Hurtado es un ingeniero militar activo durante la segunda mitad del siglo XVIII y que participa en varias obras militares en Cádiz, Sevilla, Córdoba y el norte de África. Concretamente en Cádiz durante 1777 realiza el plano, perfil y elevación de la muralla del Vendaval y de una torre vigía de la Costa y en 1778 hace los planos y perfiles del tinglado del baluarte de Santiago y participa en el proyecto de Aduana y Casa de Contratación. Para mayor información sobre este ingeniero véase: CAPEL, Horacio et alii: *Los ingenieros militares en España Siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona, 1983 y CÁMARA MUÑOZ, Alicia (Dir.): *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*. Madrid, 2005.

22 A.H.M.P.S.M. (Archivo Histórico Municipal del Puerto de Santa María) Escribanías de Cabildo. Años de 1777 a 1781. Tomo 12. Fol. 28 rtº.

23 A.H.M.P.S.M. Escribanías de Cabildo. Años de 1777 a 1781. Tomo 12. Fol. 45 vtº-50 vtº.

persistían estaban a excesiva distancia y no se podría tener vigas de tanta longitud ya que a su vez tendrían que apoyarse en estacas clavadas en el lecho del río lo cual era complejo, o como él afirma, “...estas estacas es imposible clavarlas ni aun con una mediana firmeza pr. hallarse todo o casi todo el fondo dela direccion del Puente cubierto delas ruinas deel y delos emzepados de otras Pilas qe. se encuentran desde tres hasta seis y mas de nueve pies debajo dela marea baxa siendo presiso aparttar dhas. ruinas para dar entrada las estacas cuia operación sola costtaria diez vezez mas qe. la construz. dela misma Pila...” . Por todo ello se eligió, finalmente, la zona del muelle por ser la menos costosa y la de más fácil ejecución. Es más, la decisión sobre esta ubicación del puente ha probado con el paso del tiempo ser muy acertada ya que el acceso a la ciudad del exterior se hacía de forma tangencial lo que evitaba la saturación de las zonas céntricas²⁴.

Sobre la estructura y forma del puente también se plantearon varias posibilidades: hacerlo de piedra, realizarlo sobre barcas o sobre estacas. La primera era demasiado costosa, así que se eligió realizarlo sobre barcas ya que esta opción facilitaría el tránsito de la corriente del Guadalete y la estructura ofrecería menor resistencia a las aguas. El puente fue diseñado por José Molina quien presentó un plano con el cálculo del coste de su construcción y la relación de los materiales y herramientas necesarias, alcanzando este material junto con los jornales de los trabajadores y los barcos que se iban a utilizar un coste total de 26752 reales de vellón²⁵. Molina, bajo la dirección de Hurtado, propuso una estructura de madera con una parte fija que se apoyaba en estacas y otra parte móvil sostenida sobre siete barcas, que a su vez eran ayudadas por pilares de piedra contruidos en el lecho del río. En la parte central del puente se levantaba una zona levadiza realizada por dos compuertas que permitieran el acceso de las embarcaciones que venían desde Jerez de la Frontera²⁶. Desde el principio la construcción presentó dificultades técnicas y económicas y para su financiación fue necesaria la colaboración ciudadana²⁷. Es de señalar también el compromiso entre los ayuntamientos de El Puerto de Santa María y Puerto Real de julio de 1777, en la que se acordó que el puente del río San Pedro sería de madera “de buena calidad con la solides necesaria para el paso de todo genero de carruages Personas y Ganados, con sus Perfiles, o Barandales, por ambos costados”. Asimismo, el ayuntamiento puertorealeño levantaría un camino “bien construido y fuerte de anchura correspondiente estaqueado por ambos costados” para

24 Históricamente que esta ha sido la posición de los diferentes puentes y estructuras existentes hasta la actualidad. Para esta cuestión véase ACALE SÁNCHEZ, Fernando: “El plano geométrico de El Puerto de Santa María de Miguel Palacios (1865). En *Revista de Historia de El Puerto*. N° 32, El Puerto de Santa María, 2004, p. 33.

25 A.H.M.P.S.M. Escribanías de Cabildo. Años de 1777 a 1781. Tomo 12. Fol. 44 rtº-45 vtº.

26 Las medidas del puente eran de 206 varas de largo, 8 varas y media de ancho y una baranda de vara y media de alto. SÁNCHEZ GONZÁLEZ: *Op. Cit*, p. 164.

27 SÁNCHEZ GONZÁLEZ: *Op. Cit*, p. 172.

prevenir las mareas y subidas de agua e inundaciones²⁸. Finalmente el 15 de diciembre de 1777 el Consejo de Castilla autorizó y concedió la licencia para la construcción de los dos puentes siempre procurando que *“las obras se hagan con la solidez que corresponde y que los Caudales publcos. seempleen en ellas con la mor. formalidd. y arreglo a los Planos y condiciones delos Perittos”*²⁹.

La inauguración del puente fue el martes 14 de febrero de 1779 a las once de la mañana para lo que se prepararon una serie de festejos civiles (teatros y comedias, bailes, corridas de toros, etc.) y religiosos a las que debía asistir el propio Capitán General y su familia. Debido a la afluencia de tanta gente que para ver mejor se ubicó encima de las compuertas móviles, éstas y sus cadenas cedieron cayéndose al río gran número de personas. La tragedia fue terrible contándose más de cien personas fallecidas no siendo su número mayor gracias a que prontamente se dispusieron de lanchas y otros medios para socorrer a muchas de los accidentados³⁰. Posteriormente el ayuntamiento ordenó valorar la reparación estableciendo que los peritos reconocieran *“el Puente Lebadizo, cuyo quebranto causó la desgracia; y teniendo presente la causa de ella, formen traza, Planta, y condiciones con su tasa, lebantando Plano delas obras que se necesitan para su reparo, y firme construccion, y todo con las diligencias originales lo remitan al Consejo...”*³¹. Una vez reparado el puente, Juan de Laganá hizo un informe en el que afirmó que tanto la parte que se levantaba en el río *“sobre Estacas, Dos Pilares de cantería, ysiete Barcos”* como *“el Puente Levadizo, que es parte de dha obra, y sirve de passo, y transito alas embarcaciones del transito dela ciudad de Xerez”* estaba bien construido. Para aumentar su seguridad había reforzado el puente siendo la obra *“engeneral, yencana una de sus partes, el mas solido y firme, quehe visto, y reconocido enlos muchos Puentes de Francia, Ynglaterra, Olanda, y de este Reino”*³². Estas reparaciones en un principio sólo afectaron

28 SÁNCHEZ GONZÁLEZ: *Op. Cit.* Págs. 166-170. En este acuerdo la villa de Puerto Real se comprometió a construir el puente del Río San Pedro *“asu costa y espensas, dela Latitud que corresponda, para el trancito aun mismo tiempo dedos carruajes Personas y Ganados...”* A.H.M.P.S.M. Escribanías de Cabildo. Tomo 12 Fol. 51 rº.

29 A.H.M.P.S.M. Actas Capitulares 1777. tomo 90, cabildo de 23 de diciembre. Fol. 372 vº. Con respecto al funcionamiento del puente una vez construido, el 31 de agosto el cabildo municipal conoció y aprobó las ordenanzas para la conservación del puente. A.H.M.P.S.M. Actas Capitulares de 1778. Tomo 91, fol. 342 vº.

30 El propio ayuntamiento portuense explica al día siguiente los hechos de la siguiente forma: *“... manifestava el gozo y gusto universal de todos. El concurso grande que represento á este espectáculo, y eldeceo de disfrutarlo en el mismo Puente, las Esperiencias de su firmeza ensu paso enlos dias antecedentes, y enla misma mañana de ayer enla otra parte del Rio sin recelo agolparon la muchedumbre tan extraordinariamente que obligaron á desquisiarse la compuerta y caer esta al Rio con el numero de personas qe la ocupaban hasta el de ciento y quince qe perecieron ahogados á excepcion delas muchas que pudieron salvarse enconcequencia delas oportunas providencias que se tomaron pr dho Exmº Sr...”* A.H.M.P.S.M. Actas Capitulares de 1779. Tomo 92, fol. 77.

31 A.H.M.P.S.M. Actas Capitulares de 1779. Tomo 92, fols. 123 vº-124 rº.

32 A.H.M.P.S.M. Actas Capitulares de 1779. Tomo 92, fols. 128. También se conoció el informe de Mateo de Piña, maestro mayor del puente de Sevilla que había sido comisionado por el asistente de esta ciudad, quien afirmó que veía la obra con mucha solidez tanto en el puente como en las

a la parte dañada, o sea la levadiza, a pesar de no “*haber encontrado defecto alguno en su primera construccion*”³³. Al puente se le añadieron tres tornapuntas a cada hoja de la compuerta situándolas con firmeza en el lecho del río para que las sostuviesen a la vez que no impidieran el paso de los barcos; asimismo, se arriostró el pilar de estacas donde descansaba una de las hojas al fondo fluvial para evitar su cimbreo así como se apuntaló el otro pilar. También se reforzaron los ejes y zonas de movimientos para evitar que se desarticulasen en caso de soportar un peso excesivo y se afianzó con estacas el pilar más próximo a la orilla puertorealeña. El puente se volvió a abrir al paso “*sin experimentar el menor rezelo, antes bien mucha complasencia, y gusto, siendo el recreo, y paseo mas concurrido detodo el vecindario, como se experimente diariamente, habiendo logrado esta comodidad el Batallon del reximtº de Ynfanteria desevilla, qe transito la tarde del dia 2 del corriente, formado en columna, haciendo su regreso aesta ciudad...*”³⁴. Para completar y adecentar el entorno de el puente se construyó en la orilla de la ciudad una plaza de 30 varas de largo y 48 de ancho con un pretil de una vara de grueso realizada en cantería para evitar las inundaciones y sus correspondientes bancos. En la otra orilla se levantó un camino de 48 varas de largo y ocho y media de ancho con paredes de cantería que culminaba en otra plaza similar y además se realizó un camino de obra de medio cuarto de legua de longitud y nueve varas de ancho hasta la zona del río San Pedro³⁵. Por último, el ayuntamiento organizó su conservación planteando la necesidad de contar con un maestro carpintero de ribera “*practico en la construccion de barcas*” y dos hombres que “*tengan alguna practica en el ejercicio de la Mar*” para manejar las compuertas³⁶. Y también planteó la necesidad de contar con un almacén para cuidar de los materiales de la conservación del puente (maderas, alquitrán, maromas, clavos, hierro, estacas, etc.), la construcción de un barco de reserva que permitiese la reparación de los utilizados en el puente y la organización de la recaudación de fondos que permitiesen su sostenimiento³⁷.

Es interesante observar que las autoridades en Madrid conocieron las actuaciones llevadas a cabo incluido el modelo y planos realizados que les presentó el capitán Francisco Codoni con los que se pensaba reparar el puente. El Consejo de Castilla solicitó un informe sobre dichos planos y la obra al maestro mayor de Madrid Ventura Rodríguez quien informó a su vez que “*la obra del Puente se halla en el dia con la firmeza, y seguridad necesaria, para que se pueda pasar por el sin nuevo reparo, esto se entiende en el supuesto de que la obra corresponda fielmente con la forma, y*

compuertas levadizas y el mecanismo que las accionaba. A.H.M.P.S.M. Actas Capitulares de 1779. Tomo 92, fols. 129.

33 A.H.M.P.S.M. Actas Capitulares de 1779. Tomo 92, fols. 131 rtº.

34 A.H.M.P.S.M. Actas Capitulares de 1779. Tomo 92, fols. 132 vtº.

35 A.H.M.P.S.M. Actas Capitulares de 1779. Tomo 92, fols. 133.

36 A.H.M.P.S.M. Actas Capitulares de 1779. Tomo 92, fols. 135 rtº. Todas estas noticias están también citadas por SÁNCHEZ GONZÁLEZ: *Op. Cit.*, pp. 177-180.

37 A.H.M.P.S.M. Actas Capitulares de 1779. Tomo 92, fols. 135 vtº-136 rtº.

disposición que manifiesta el Modelo”³⁸. Es más, Rodríguez atribuía la causa de la tragedia a que las compuertas no estaban lo suficientemente reforzadas con tornapuntas error que ya se había subsanado. Recomendaba asimismo, que con esas reparaciones lo único que necesitaba la obra era su conservación y la futura sustitución de los elementos de madera por otros de sillería.

Precisamente sobre el puente de San Alejandro se halla una documentación inédita hasta el momento en el Archivo Municipal de Sevilla³⁹. En dicho expediente se encuentran diversos documentos que pueden ayudar a conocer mejor dos cuestiones. La primera el saber cómo sucedieron los hechos y cuál era el sentir de la población portuense ante ellos. La segunda conocer con seguridad cómo era la composición del puente y su estructura ya que aporta dos sencillos dibujos realizados en aquel momento. La impresión inicial que ofrece esta documentación es ser una copia realizada de documentos de origen diverso. Dada la gravedad de los hechos sucedidos en torno al puente y la importancia de algunos de sus protagonistas, fundamentalmente O’Reilly, probablemente fuese una documentación enviada a Sevilla para conocimiento de alguna personalidad relevante. En ese sentido es interesante señalar que la documentación se encuentra entre los papeles del Conde del Águila.

El expediente se compone de varias partes claramente diferenciadas tanto por su formato como por su temática. El primer documento, fechado en el Puerto de Santa María el 19 de febrero de 1779, es una relación de los hechos sucedidos que se encuentra entre los folios 171 rº. y 176 rº., y donde de forma anónima se informa de cómo fueron las reformas que O’Reilly hizo en el Puerto de Santa María, incluyendo los jardines, la capilla de la Concepción y el paseo, explicando que se había trabajado incluso de noche para ponerlo en las mejores condiciones. Concretamente explica que gracias al Capitán General la ciudad disponía de *“los Paseos, y diversiones, proporcionando à este fin la alameda del conde, siguiendo à esta otra mas espaciosa con el nombre de Verxel hasta el fin de la Plaza de las Galeras, quitando para darle mas extensión, y hermosura, una Capilla que en ella havia dedicada à la Purisima Concepcion, y formando en el sito qe. esta ocupaba una espaciosa Glorieta, siguiéndole el Verxel todo à Canapés de piedra, adornado de Arboles, Rosales, y diferentes Plantas de exquisitas Flores formando campo, y calles enfigura de Jardin de yerva, trasplantada, con raíces de anchura como de 12 varas à espaldas de dhos. asientos, y canapés, cerrándose de Arboles todo su ámbito, pintadas las dos grandes fuentes principales, que están colocadas en dicha Plaza, dándole fin con una espaciosa Escalera de piedra à su lado*

38 A.H.M.P.S.M. Actas Capitulares de 1779. Tomo 92, fol. 215. Es significativo de la importancia que en la España del momento se le da a esta obra el hecho de que sea Ventura Rodríguez uno de los que intervienen en su estudio. Evidentemente, esta relevancia no era tanto por su razón artística o constructiva como por evitar posibles problemas de orden público en una población como El Puerto de Santa María muy afectada por la tragedia que acababa de vivir y que, en parte achacaba a la mala gestión del asunto por parte de las propias autoridades.

39 A.H.M.S. (Archivo Histórico Municipal de Sevilla) Sección XI. Papeles del Conde del Águila. Tomo 36. Expediente nº 23. Fols.: 170-186. Rollo de microfilm nº 71.

dos Columnas, con una ala de asientos de piedra con barandales de fierro pintados de verde, que hacen frente à los Jardines figurados, ò Vexel ... haciendo iguales esfuerzos en el nuevo camino de la antig^a. Alameda del Campo dela Victoria, y fin de la Calle Larga". Asimismo, relata cómo fueron los preparativos para la inauguración incluyendo referencias a los festejos que se iban a celebrar por la inauguración del Puente. Para ello, O'Reilly invitó a las autoridades portuenses y su mujer hizo lo mismo por medio de una esquila a las señoras de calidad "*citando porla mañana à dicho Paseo, à la tarde à los toros: concluidos estos à la Comedia, y despues à su Casa para el Bayle*" aunque finalmente este último se haría junto al Puente. Se retrasaron ciertas funciones religiosas para favorecer la asistencia a la inauguración e incluso se permitió la apertura de tabernas y mistelerías sólo estando las autoridades pendientes y atentas a las peleas y riñas. Finalmente, el autor informa que para efectuar la inauguración se levantó una pequeña arquitectura efímera compuesta por un escenario o estrado donde se situaron sillas para los asistentes principales. Sobre este aparato, coronándolo, se encontraba un gran Víctor con letras de oro dedicado al capitán General. En la orilla contraria, en la plaza organizada al efecto, se situó una banda de música que iba a amenizar el evento.

Con respecto a la tragedia el documento afirma que "*esta preparada Scena de placeres, y diversiones, la trastornó la mano Poderosa por sus inpenetrabs. juicios, en el Espectaculo mas triste, y lamentable, que ha experimentado este Pueblo*". Plantea una visión que no es la oficial y que no busca justificar los hechos ocurridos sino señalar posibles responsables. Argumenta que se corrió la voz de que el obispo de Cádiz iba a asistir a bendecir el puente "*lo que ni aun se pensó*" lo que hizo que gran número de personas estuvieran sobre la estructura y "*que se anticiparon con los toros que se desmandaron quasi todos àsu encierro de madrugada*". Explica que las hojas levadizas del puente medían 10 varas de ancho y 12 de largo y se "*dividian para el paso delos Barcos en dos mitades, la una correspondiente à la parte de acá, venia acia el Pilar, sobre el que estrivava el aparexo de leva, y el otro à la del Coto sobre Estacadas, y en ella el otro aparexo de elevación*". Sobre dichas hojas se situaron más de 500 personas "*siendo tanto el tropel de la gente, que cargo sobre ellos, que no se podía abrir paso, aun haciendo mucha fuerza, estando tan oprimidas, que aseguran varios no poder meter las manos en los bolsillos*". Debido al ruido de este gentío y a la música no se oyó el sonido de las maderas al romperse, hasta que finalmente las cadenas de las compuertas cedieron yéndose al cauce del Guadalete, que se encontraba crecido, todas las personas que estaban en el puente en aquel momento. A diferencia de lo expuesto en la documentación oficial se alude a que la ayuda a los damnificados tardó mucho y ello aumentó el número de víctimas. Lo primero que se llevó a cabo fue traer en barcas a las personas que se habían quedado aisladas en la otra orilla del río y posteriormente en intentar rescatar "*à muchos delos qe. cayeron encima, òque pudieron asirse de algunos delos Palos, que se derrunviaron, y estacas, algunos heridos, otros medio ahogados cuyo numero pasa de 150 los librados en dha. forma, bien que algunos morirán*". Este autor anónimo plantea que el mayor daño lo hicieron las cadenas y las maderas ya que la mayor parte de los cadáveres salieron con heridas, además de haberse hundido en

el fango ya que el “*el peso, y briega de unos sobre otros con el retardo del Socorro perjudicó mucho*”.

No se hicieron funerales públicos sino que sólo salieron cinco cruces de la iglesia prioral a recoger cadáveres y finalmente se dio orden que fuesen los familiares quienes llevasen los cuerpos a la iglesia. Era imposible conocer el número real de fallecidos ya que no hubo un control de entierros porque se sepultaron muchos cuerpos en los conventos y hospitales, se hicieron algunas fosas comunes en los cementerios y en otros casos los cuerpos se llevaron a sus poblaciones de origen. Además, iban apareciendo cuerpos en diversos lugares tan lejanos como en la zona de la Barca de la Florida o la costa e incluso algunos desaparecían ya que se les enterraba en la playa tras ser saqueados. Por ello el autor afirma que todo ello probaba que “*constandome à mi de algunos que fallecieron no los veo anotadas en ella*”. Finalmente, señala posibles problemas de orden público ya que la población se encontraba muy afectada para lo cual se preparó a la tropa y se doblaron las guardias aunque “*la constrictacion, y pena no daba lugar mas que à la compasion*”. Este documento incluso habla de que podían ser más de 300 las víctimas de la tragedia. Por último, aporta una relación de afectados organizada por su nombre y agrupada por heridos, sin lesión y fallecidos, tanto hombres como mujeres. Es significativo, para valorar la magnitud de la tragedia, que finalmente afirma que “*Los Buzos se han negado enteramente à baxar donde se allan los Cadaveres, manifestando serles intolerable el fetór, y horror que les causan estos. Se sabe que se ha hecho Representación à la Corte*”.

El segundo de los documentos es una copia de una carta fechada el 16 de febrero de 1779 de la Marquesa de Ureña dirigida a Fray Pedro de la Torre, Padre Guardián⁴⁰. En dicha carta la marquesa cuenta los hechos desde su punto de vista personal mostrando un gran dolor ante los acontecimientos y relatando que “*es el caso, qe habiendose concluido el Puente, y otras obras publicas de paseos, convidó el Conde de Ô-reylli à toda la Nobleza, Clero, y demas Personas decentes con toda la oficialidad à estrenar el Puente à las 12 del dia Domingo de Cannestolendas, debiendose celebrar à la tarde fiestas de toros, y concluir con un gran refresco, y baile à la noche en su casa*” y además cuenta que “*Lo mismo estaba dispuesto para los dos siguientes días*”. Afirma que aquel momento de alegría y de “*felicidades mundanas, ... supo el Todo Poderoso trocar en un instante en la mas horrible, y espantosa desgracia*”. Cree que la causa de la tragedia fue que se rompieron las cadenas que sostenían la estructura ya que no podían sostener el peso del gentío y que así se sumergieron de improviso en el río más de 400 personas exponiendo que, según los cálculos más prudentes, los fallecidos podían oscilar entre 200 y 300 personas. En esta carta destaca el sentimiento que muestra la marquesa al ir describiendo las desgracias que habían sucedido a sus conocidos e incluso relata hechos que asombraron en su momento por lo doloroso que eran, como el caso de como “*han visto los Hombres, y Mugeres aturdidos pasar à la celebrada Hija de Cañas del maior*

⁴⁰ A.H.M.S. Sección XI. Papeles del Conde del Águila. Tomo 36. Expediente nº 23. Fols.: 177 rtº-178 vtº.

adorno â la situacion mas monstruosa, y triste pues hasta desnuda salio del agua”. Finaliza su epístola diciendo que “*Mi Medico, a quien tanto quise: mis Amigos todos, todos han perecido. Encomendemoslos a Dios...*”.

Los siguientes documentos que se conservan en este expediente son tres creaciones literarias de carácter popular realizadas en verso en las que se habla de la tragedia de forma crítica hacia las autoridades, especialmente O’Reilly. La primera de estas composiciones son unos versos titulados “*Discurso Métrico por un Desapasionado Yngenio, relativo â el infausto Accidente Acaecido en el Puerto de Santa maria el Día 14 de Febrero de 1779*”. En él se reprocha la actuación de O’Reilly comparándola con sus actuaciones anteriores en otros ámbitos, especialmente militares, como fue la fallida expedición a Argel de unos años antes⁴¹. La segunda de estas composiciones es un diálogo que insiste en las críticas a O’Reilly titulado “*Preguntas, y respuestas de dos Amigos*” y continúa comparando el caso del puente con la cuestión de Argel⁴². Finalmente, se encuentra otra composición que se titula “*Coplas al Conde de O-Reilly para reir, y pasar un tiempo, despues de la Panza llena, y no de viento, no de agua, ni de coplas de la Zara Vanda*”⁴³. En todos ellos se plantea la responsabilidad del Capitán General y se profundiza en la crítica política a su gestión⁴⁴.

La información gráfica que acompaña a esta documentación son dos sencillos dibujos que intentan explicar el funcionamiento del puente y que fueron realizados en fecha posterior a la tragedia, lo que se ve confirmado por el hecho de que en estos dibujos aparecen ya las tornapuntas y refuerzos que se dispusieron en las compuertas para evitar la repetición de otra tragedia similar. El primero de los dibujos se titula “*Vista del Puente nombrado de las animas construido en el Puerto de Santa Maria sobre el Rio Guadalete segun la consideracion que de ella formo Dn. Cosme Francº. Carranza Alferoz de Navío de la Real Armada*”⁴⁵. Este dibujo fue realizado el día 22 de febrero y en él se muestra de forma esquemática un perfil del mismo acompañado de una leyenda

41 A.H.M.S. Ídem. Fols.: 179 rtº-181 vtº. Así presenta estrofas como la que dice que “*Un encubiado Proyecto/que en su Oceano fue balsa/cayo cómo “Puente”, falsa/y aora es funebre Epitecto:/Salio contrario el efecto/â los buenos Pensamientos/faltò al Puente los cimientos/arruinandose el pretil/los que en Argel, ocho mil/no es aqui mas que trescientos...*”.

42 A.H.M.S. Ídem. Fols.: 181 vtº-182 vtº.

43 A.H.M.S. Ídem. Fols.: 183 rtº-184 rtº.

44 La expedición a Argel de 1775 que dirigió O’Reilly fue un fracaso total que provocó sorpresa en todo el país. España se asombró del número de bajas publicadas en la *Gaceta de Madrid* el 16 de agosto, concretamente fueron 27 oficiales y 501 soldados muertos; 191 oficiales y 2088 soldados heridos y el abandono de 13 cañones. Esto llevó a grandes críticas a O’Reilly y provocó la caída del gobierno de Grimaldi y la entrada en él de Floridablanca. A Alejandro O’Reilly Carlos III le impidió volver a la Corte y para mantenerlo alejado de Madrid le ordenó un reconocimiento de las islas Chafarinas y lo nombró Capitán General de Andalucía. Cfr.: PALACIO ATARD, Vicente: “Paz con Marruecos y guerra con Argel. Los Turcos”, en *España y el mar en el siglo de Carlos III*. Madrid, 1989, pp. 398-399.

45 Figura nº. 4. A.H.M.S. Ídem. Fols.: 185 rtº.

donde se explica cada una de sus partes y su funcionamiento⁴⁶. Se observa que tiene tres segmentos claramente diferenciados. El primero de ellos es el puente propiamente dicho que se iniciaba en un paseo en la ciudad donde había unos “*primorosos asientos de Piedra Blanca*”. Seguían las barcas que eran siete con el casco pintado de amarillo y rojo y que llevaban encima unas tornapuntas sobre las que se emplazaba el puente. En segundo lugar se encontraba un gran pilar de obra que tendría, según el autor del croquis, un espesor de cinco varas y sobre el que se sostenía un mástil en el que se encontraba todo el aparejo de cadenas y maderos necesario para levantar una de las compuertas levadizas. Finalmente, estaba la otra parte del puente en la orilla contraria que se formaba por medio de una estacada sobre la que se asentaba un nuevo mástil similar al anterior que servía para levantar la otra compuerta del puente. Cada una de estas compuertas se elevaba por medio de cuatro cadenas y tendría una longitud de dieciséis varas de largo, siendo reforzadas por tornapuntas –concretamente, tres cada una– que se les pusieron tras el terrible accidente y que estaban fijadas al pilar y a la estacada, respectivamente, como puede observarse en el dibujo. Por último, sobre toda la superficie del puente se ubicaba, para mayor seguridad de sus usuarios, una balaustrada realizada con casi toda certeza en madera y que se encontraba pintada de verde, siendo calificada por el autor del dibujo como “*Balconaje del Puente muy hermoso*”.

El segundo de los dibujos que se encuentra en la documentación del archivo sevillano se titula “*Plan del Puente de San Alexandro del Puerto de Santa Maria*”⁴⁷. En este caso se presenta una planta del puente y de sus zonas de acceso y, como en el caso anterior, va acompañado de notas explicativas⁴⁸. Gracias a esta nueva imagen se puede

46 La leyenda del dibujo dice lo siguiente: “*QQ. astacada que sostiene la otra parte del Puente./OO. Balconaje del Puente muy hermoso pintado de verde./R. Primorosos asientos de Piedra Blanca a la entrada del Puente/N. Siete Barcos que sostienen el Puente por esta parte/ZZ. Tornapuntas que descansan en la cinta de los Barcos sobre ellas descansa el Puente dexando un claro entre los Barcos y el Pte./P. Gran Pilarote de material que tendrá cinco baras de espesor*”.

Asimismo, se acompaña del siguiente texto: “*Haviendo estado el dia 22 sobre este Puente poco mas de 10 minutos esta es la idea qe. a mi vista pude comprehender; del modo en que esta su compuerta y como se lebanta: Los Maderos A son el principal fundamto. de esta compuerta K qe. tendrá 16 vrs. de largo y concurren las dos hojas en el punto L: y para lebantarlas se tira de los cordeles N qe. estan a los extremos de los Maderos G (y en los dhos extremos tiene mucho peso) las quales se giran sobre su exe S y largando ó afloxando las cadenas M qe. lo sostienen para arriba, bienen estos grandes maderos para abajo, y se ban lebantando sus puntas de adentro trayendose consigo las compuertas K por medio de ocho cadenas (esto es) quatro en cada compuerta; Nota: Las dichas compuertas tienen tres tornapuntas ò grandes maderos que ultimamente le han agregado como igualmente las cadenas F qe. todo junto sube para arriba con las dichas compuertas para dejar enteramente libre el paso desde J a J para los barcos; qe. es lo qe. mas sostiene las dhas compuertas*”.

47 Figura nº. 5. A.H.M.S. Ídem. Fols.: 186 rº.

48 La leyenda es la siguiente: “*A... Glorieta que haze entrada á el Puente./B... Estacada que recibe el Puente hasta el primer Pilar./C... Primer Pilar, que recibe el Puente de Barcas./D... Puente de enmedio, formado sobre siete Barca./E... Segundo Pilar en la otra vanda que recibe el Puente de Barcas endonde estaba la musica./F... Paso quedá el Puente á las Embarcaciones./P.P. Dos*

alcanzar una visión más completa de cómo era toda la estructura. Así, se observa que la gran diferencia entre ambos dibujos es que los barcos se encontraban entre dos pilares de obra. El primero de ellos presentaba en su flanco hacia la orilla el inicio del paseo que culminaba en una glorieta que enlazaba la estructura con los nuevos espacios de ocio creados. En el flanco contrario se encontraba el puente sobre barcas y se acoplaba con el segundo de los pilares, que era donde se situó la banda de música durante la inauguración. A partir de este otro se iniciaba la estructura levadiza ya comentada, en cuyo extremo se situaba el tramo del puente que se levantaba sobre estacas finalizando con el inicio del camino hacia Puerto Real.

Referente a la autoría de estos dibujos se sabe que el primero es obra de Cosme Francisco de Carranza que en ese momento ocupaba el empleo de Alférez de Navío de la Real Armada tal y como indica él mismo en el título del propio croquis. Referente al segundo de los dibujos se desconoce totalmente su autoría. El nombre completo de Carranza era el de Cosme Francisco de Carranza y Vivero y algunas noticias muestran que este marino provenía de familia militar, y era originario de Vizcaya, concretamente del valle de Trucios, como indica su expediente de limpieza para el ingreso en la Escuela de Guardias Marinas de Cádiz⁴⁹. Nació el 4 de diciembre de 1756 y falleció el 20 de enero de 1823, siendo desde el 24 de abril de 1788 Caballero de la Orden de Santiago⁵⁰. Según su hoja de servicios ingresó como guardiamarina el 2 de marzo de 1774 y tuvo una participación activa en los diferentes conflictos en los que intervino España en estos años, sirviendo en Uruguay, Filipinas, Brest, el norte de África, y en varios lugares durante la guerra de la independencia⁵¹. Sobre sus actuaciones se conservan algunos documentos escritos de cierto interés, realizados en gran medida por él, como es el existente sobre su participación en el conflicto con Portugal en una expedición marítima a Brasil entre el 18 de agosto de 1777 y el 17 de septiembre de 1778 titulado “*Diario de los acontecimientos que llevó a Pedro de Cevallos desde Montevideo a la isla de St^a Catalina y de la navegación desde Montevideo a la bahía de Cádiz, llevando en su conserva la fragata Santa Margarita y la goleta Santa Engracia, por Cosme de Carranza*”⁵². Asimismo, participó en alguna de las expediciones al norte de África, concretamente la de 1791 que tenía por objeto socorrer a Ceuta del asedio marroquí como queda de manifiesto en el “*Resumen de las noticias que el oficial de Marina Carranza dio al ayudante de la plaza de Cádiz, Don Martín Montes, sobre el éxito de la primera tentativa contra la plaza de Tánger. Acompaña el diario de lo ocurrido con los moros en Ceuta y su campo, desde el 17 de agosto, en que llegaron las fragatas*

Portalones Lebadizos quedán paso álas Embarcaciones. /J.J. Aparejos para la maniobra delebantar los Portalones./L... Estacadas del Puente del otro lado./M... Arrecife que sigue el Camino dela otra vanda./RR Carrilleres con cadenas de fierro que levantan los dos Portalones”.

49 A.M.N.M. (Archivo del Museo Naval de Madrid) AMN 0938/E1269 (2).

50 <http://ortizdepinedo.com/f2237.htm>. (Consultado el 22-08-2011).

51 A.G.M.A.B. (Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán). Sección Cuerpo General. Leg. 620/237.

52 A.N.M.N Fondo Depósito Hidrográfico AMN 0235/Ms 0419/000.

*Santa Catalina y Dorotea, al mando del Teniente General Don Francisco Javier de Morales, hasta el 22*⁵³. Finalmente, años más tarde, se sabe que el brigadier Cosme Carranza realiza unas declaraciones tras una fuga en la ciudad de San Fernando en enero de 1820, conservándose el expediente de estos hechos⁵⁴.

Fecha de recepción: 10 de septiembre de 2011.

Fecha de aceptación: 28 de noviembre de 2011.



Figura 1. “Plan de la Bahía de Cádiz para veniren conocimiento de las grandes ventajas que se consiguen con la obra de los Puentes construidos sobre los Rios Guadalete y Sn. Pedro”. B.N.M. Signatura Mr/43/032. (Fotografía: Biblioteca Nacional de Madrid).

© Biblioteca Nacional de España.

53 A.M.N.M. Fondo Mazarredo AMN 0739 Ms 2383/005 Fols.: 17-31.

54 Es importante recordar que el 1 de enero de 1820 es cuando se efectúa el pronunciamiento de Riego en las Cabezas de San Juan, que inició el Trienio Liberal. El documento, fechado en Cádiz el 21 de enero de 1820, se titula “*El Capitán General del Departamento de Cádiz, Juan María Fernández de Villavicencio remite al Ministro de Marina las declaraciones hechas por el brigadier Cosme Carranza y el Capitán de Navío Ramón Ortiz Otañez que se fugaron de la ciudad de San Fernando*”. A.M.N.M. Fondo Guillén AMN 0530 Ms 1558/021.



Figura 2. “Vista de la Ciudad del Puerto de Santa María”. B.N.M. Signatura Mv/14/Puerto de Santa María (Cádiz). Vistas de Ciudades. (Fotografía: Biblioteca Nacional de Madrid).
© Biblioteca Nacional de España.

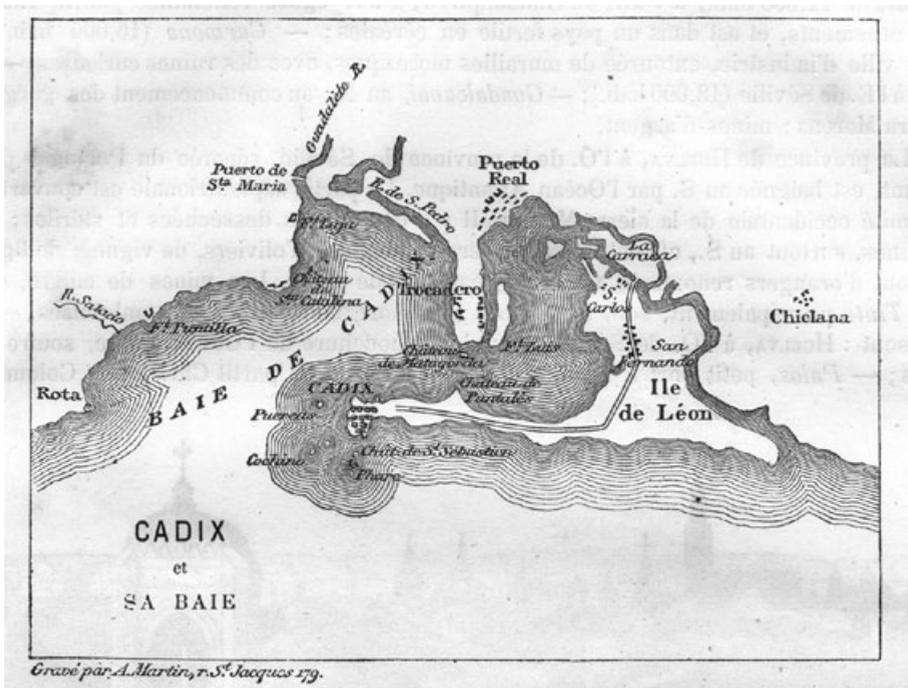


Figura 3. “CADIX ET SA BAIE”, A. Martin, 1876. Sevilla. Colección Particular.
(Fotografía: autor).

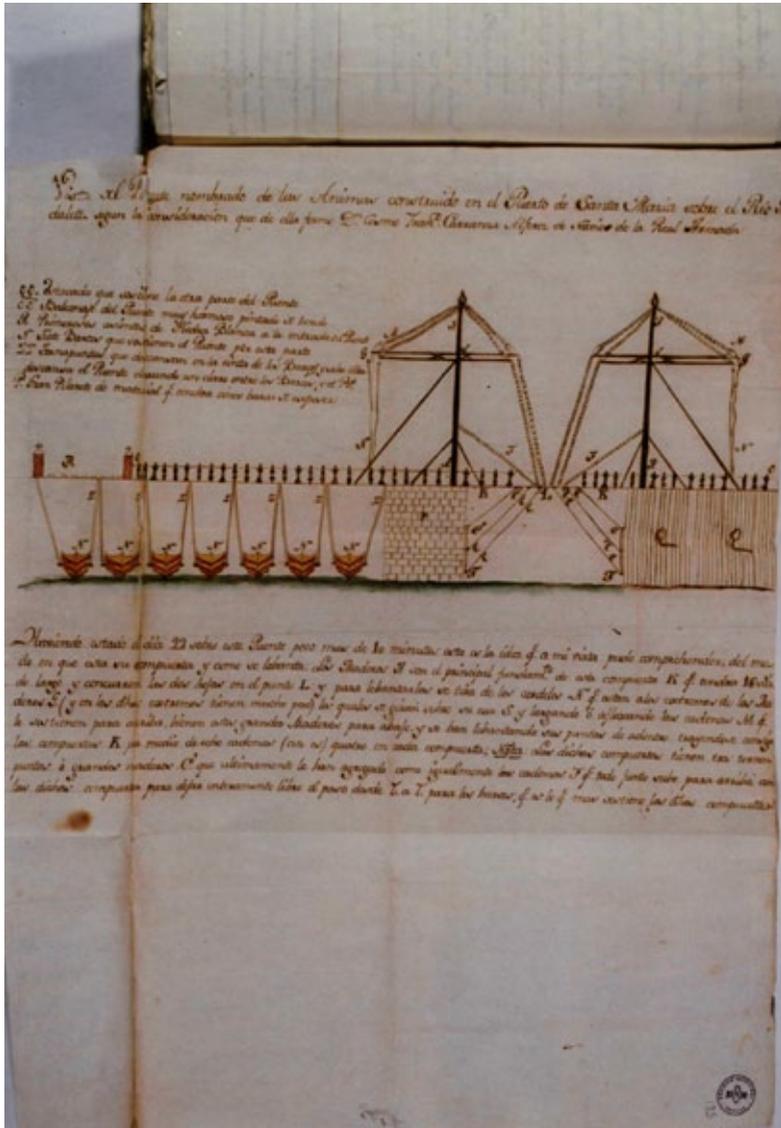


Figura 4. “Vista del Puente nombrado de las animas construido en el Puerto de Santa Maria sobre el Rio Guadalete segun la consideracion que de ella formo Dn. Cosme Franc. Carranza Alferes de Navio de la Real Armada”. A.H.M.S. Sección XI. Papeles del Conde del Águila. Tomo 36. Expediente nº 23. Fol.: 185 rº. (Fotografía: Archivo Histórico Municipal de Sevilla). © ICAS-SAHP, Archivo Municipal de Sevilla, Sección XI.

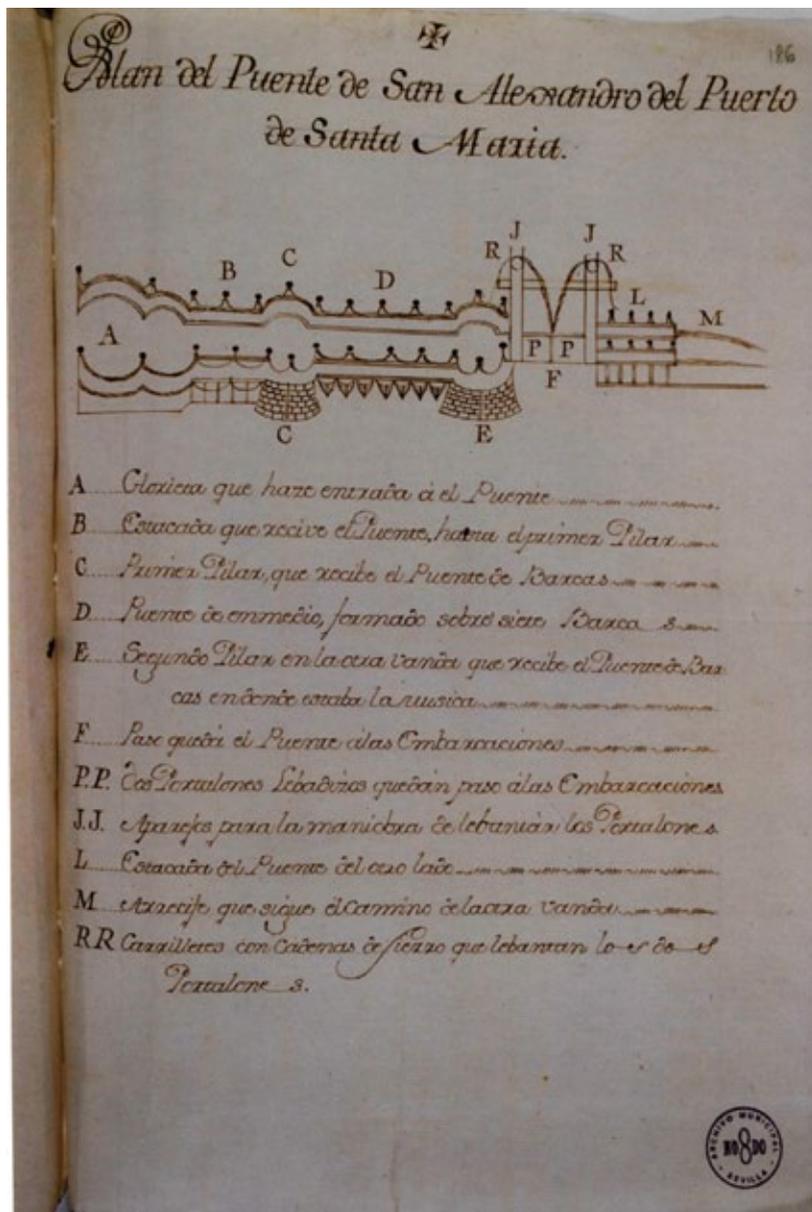


Figura 5. "Plan del Puente de San Alexandro del Puerto de Santa Maria". A.H.M.S. Sección XI. Papeles del Conde del Águila. Tomo 36. Expediente nº 23. Fol.: 186 rº. (Fotografía: Archivo Histórico Municipal de Sevilla). © ICAS-SAHP, Archivo Municipal de Sevilla, Sección XI.