

MADRID, 15 DE NOVIEMBRE DE 1881.

TOMO XXIX.

NÚM. 21.

SUMARIO.

Documentaria importante sobre obras públicas en Murcia, por D. Javier Fuentes y Ponce (continuacion.)—Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras de mejora de la ría de Bilbao (continuacion).—Subastas.—Noticias varias. Personal.

DOCUMENTARIA IMPORTANTE

SOBRE OBRAS PÚBLICAS EN MURCIA.

SIGLO XVIII.

SEGUNDA PARTE.

ACLARACIONES.

1.

El erudito D. Félix Ponzoa, en el capítulo primero de su Historia de los Arabes en Murcia, pág. 22, hace constar esto: «La posicion de la ciudad arabe fué la siguiente. Próxima al Puente que hoy existe, estuvo la Puerta de Africa desde que corria la muralla con direccion á Oriente, hasta la Puerta de Al-quibla ó de Bib-al-muñen..... (sigue la descripcion del recinto) y torciendo al Oriente á unirse con la Al-kazaba principal llamada Ab-Kazar-Quivir morada antigua de los reyes que se apoyaba en la Puerta de Africa.»

El Puente árabe indicado por el Sr. Ponzoa no creemos fuese el mismo arrastrado en 1701, sino otro anterior que acaso se reconstruiria en 1402 cuando el Adelantado del Reino trasladó su residencia á el Al-Kazar por orden de D. Enrique III; este edificio tenía un torreón avanzado y almenado que servia de Puerta de entrada á la ciudad y á la misma fortaleza, ya dentro de dicha ciudad habia una plaza en que se celebraban los juegos de cañas, etc., fériás y mercados, la cual se llamó Plaza del Almenar y hoy Calle de la Reina: dicho Al-Kazar en 1478 fué cedido en parte preferente al Tribunal del Santo Oficio, que instaló en él su cárcel é hizo á mediados del siglo XIII una casa palacio aneja á la misma donde residia el Inquisidor mayor y estaban sus

oficinas de cámara; la cárcel y palacio fueron violentados y abiertos por el pueblo amotinado en 1820; en el sitio de dicho Al-Kazar están haciendo un magnífico edificio para fonda y almacenes sus dueños los Sres. de Zabalburu, bajo la direccion del muy reputado arquitecto Sr. Lema, y en el palacio del Inquisidor, tambien hoy propiedad de dichos señores, despues de haber sido ocupado por las oficinas del Crédito Público, y por las de la construccion del ferro-carril, siendo su Ingeniero director el nunca bastante llorado Ingeniero Jefe Excmo. Sr. D. Antonio Maria Vazquez, hallanse establecidas desde 1869 las oficinas del servicio general de Obras Públicas de la provincia.

El primitivo, más antiguo puente, créese tuviera tres arcos en rampa, siendo el mayor el que se apoyara en el muro de la Puerta del Al-Kazar y de la ciudad.

3.

A fin de circular más libremente que con barcas de una á otra orilla, puesto que siempre ha sido considerable el movimiento de gentes, caballerías y carruajes, entre la ciudad y el arrabal ó barrio de San Benito llamado del Cármén, se hizo en 1702 un Puente provisional de madera, que varias veces ha sido arrastrado por las frecuentes avenidas causando lamentables desgracias personales; con razon el vulgo le llamó de Los Peligros dedicándole á la Santísima Virgen que lleva este título, á cuya imagen puso por abogada de los transeuntes.

6.

En la Exposicion de Bellas Artes y Retrospectiva de las Artes Suntuarias celebrada en Murcia en 1868, tenía el número 2.203 del Catálogo cierto trabajo antiguo de característica delineacion presentado por el Excmo. Ayuntamiento de Murcia, que era «Un plano original geométrico representando el replanteo y alzado del Puente sobre el Segura en esta ciudad firmado por Juan Marfil y dibujado en 1701.»

El popular periódico *El Diario de Murcia*, en

su número 235 correspondiente al viernes 21 de Noviembre de 1879, en su levantado artículo de fondo, «Tres nombres» hace constar que «el modesto artista que trazó y construyó el Puente, fué Toribio Martínez de la Vega», y propone que sobre una línea que marque la altura á que llegó el agua en la inundacion de 15 de Octubre de 1879, se escriba en grandes caracteres: «Toribio Martínez de la Vega lo hizo», propuesta que aplaudiríamos con el mayor entusiasmo si no conociéramos como conocemos el texto de las lápidas colocadas en el Puente al terminarle en 12 de Setiembre de 1742, en las que no se menciona á Juan Marfil, firmante del plano en 1701, ni á este otro Toribio Martínez de quien otro periódico *La Paz de Murcia*, en su número 3.680, fecha 22 de Setiembre de 1869, en una biografía, quizá tomada de alguna obra conmemorativa de reputados artistas, hace constar que «Toribio Martínez de la Vega fué Maestro mayor de Obras de la Ciudad de Murcia, construyó el Puente sobre el Segura dándole tal fama esta obra que el Ayuntamiento de Málaga le llamó para examinar el proyecto de conducir á aquella ciudad el agua de la fuente del Rey que está cerca de Churriana; habiendo demostrado ser utilísimo el pensamiento y factible la conduccion, pues habia tenido uso en tiempo de los Romanos, levantó planos que fueron aprobados por el Consejo, empezó las obras en 1726, y las siguió hasta su muerte acaecida en 5 de Abril de 1733.»

Ahora bien; aunque quisiéramos, en vano, prescindir de que el plano hecho en 1701 está firmado por Juan Marfil, y con algun trabajo aceptar la idea de que fueron varios los planos presentados á la consulta de un Padre Jesuita del Colegio de la Compañía en Murcia, muy docto en construcciones, el cual eligiera el formulado por Toribio Martínez, y éste comenzara la obra, que como expresaba la lápida, dió principio en 8 de Julio de 1718, la cual se sacó fuera del agua en 4 de Octubre del mismo año, tambien dicha detallada lápida expresa que «en cuyo estado quedó hasta el año 1739»; por tanto, si son ciertas las noticias de la biografía y Toribio Martínez no habiendo trabajado en el Puente de Murcia desde 1718, que quedó á la altura del zócalo próximamente, se fué á Málaga años ántes de 1726 falleciendo en 1733, no se le puede en todo caso atribuir la construccion, sino meramente la fundacion, pues al venir á Murcia

en 1739 el Corregidor D. Antonio Heredia Bazan, encargó las obras del Puente á D. Jaime Bortmlia, Arquitecto traído de Cuenca para dirigir la construccion y decoracion de la fachada de la Catedral de Murcia, que hizo bajo las líneas generales combinadas por el Ingeniero del Rey en Cartagena, Don S. Feringhan.

Así, pues, comparadas las fechas y el estado de la obra, puede comprenderse desde luego que Bortmlia hizo la pila, estribos, arcos, muros, accesorios, etc., que él quizá fuera el que modificase ingeniosamente la rasante de la obra para que el intrado de los arcos esté á mucha más altura que el pretil del rio en el Plano de San Francisco, á fin de que éste en caso extraordinario sea un aliviadero de la seccion de paso del Puente, sin que por esta causa jamás pueda cubrir la corriente; de modo que por esta razon constaba con justicia únicamente en la lápida como director exclusivo D. Jaime Bortmlia, y que por lo tanto puede decirse, fué quien construyó el Puente sobre el Segura, pues cuando él se encargó de las obras en 1739, sólo estaba hecha la fundacion, y suspendidas las demás desde 1718; así lo manifestó el pueblo al aclamarle como tal constructor en las fiestas celebradas al inaugurarse el tránsito público por el Puente, en las cuales arrojáronse hojas impresas conteniendo versos, lo cual aconteció desde los balcones de la casa de los Corregidores, hoy casa Consistorial, en cuyas obras poéticas se encomiaba particularmente el mérito de D. Jaime Bortmlia; un ejemplar de ellas lo ha conservado D. José Ruiperez Bolt, cuya familia supone que tiene alguna afinidad con aquel insigne arquitecto, y que el apellido materno quizá esté modificado por el uso.

Desde 15 de Agosto de 1740, en que se quedó cerrado el segundo arco, hasta 12 de Setiembre de 1742, en que fué colocada en el estribo S. muro de aguas arriba la imágen de Nuestra Señora de los Peligros, duraron las obras de construccion de los muros de encauce del rio en el emplazamiento del Puente, así como las de los tímpanos, y del pretil de éste, donde se colocaron en unas enriquecidas hornacinas ó triunfos correspondientes al orden corintio, dos estátuas, los ángeles custodios, que se supone fueran obra del famoso escultor murciano D. Francisco Salcillo y Alcaráz, fallecido en 2 de Marzo de 1783, como tambien se cree fuese de este artista la

obra decorativa del nicho donde se colocó la imagen de Nuestra Señora de los Peligros, cuya estatua es mucho más antigua; el nicho há pocos años fué reemplazado por un pórtico de cuatro columnas y un fronton del orden jónico, pintado abigarradamente imitando jaspes. Los ángeles custudios, cuyas estatuas, ya muy destruidas, así como sus hornacinas ó triunfos, amenazaban caer hácia la vía pública, fueron quitadas hace más de cuarenta años en virtud de informe del señor arquitecto de la ciudad.

El Puente era estrecho entre pretilos, y por los años 1850, siendo Corregidor el celoso funcionario D. Salvador Marin Baldo, se ensanchó el firme, se pusieron aceras sobre la seccion de los tajamares de la pila, quedando separada la pista de los andenes por medio de una série de pilares-guardaruedas de sillería, enlazados por unas colgantes fuertes cadenas de hierro sujetas á cada uno con su argolla; se redujo el espesor del pretil antiguo poniendo sobre él una alta baranda de hierro que hoy existe en el paseo del Malecon, y se fijó una lápida conmemorativa de la reforma hecha; pero demostrándose aún su poco ancho, con motivo de la extraordinaria circulacion de gentes que acudieron á Murcia á causa del viaje de la Real familia el 24 de Octubre de 1862, el Excmo. Ayuntamiento, puesto de acuerdo con el entónces Ingeniero Jefe de la provincia Illtre. Sr. D. Juan Moreno Rocafull, cuya inagotable bondad para con nosotros como jefe y como amigo jamás olvidaremos, hoy respectable Inspector general del Cuerpo, á cuyo señor se debe además la red de caminos que hoy cruza la provincia, el alumbrado marítimo de ella y las principales obras nuevas de los riegos de Lorca, logró tener el proyecto de ensanche de dicho Puente formulado por los Ingenieros al servicio de la provincia, Sres. D. Evaristo Churrua y D. José Rodriguez Acerete, sábio y dignísimo actual Director de las importantes obras del Puerto de Cartagena. El Sr. Moreno Rocafull informó dicho proyecto de ensanche con fecha de 8 de Marzo de 1864, y despues de un satisfactorio dictámen de la Junta Consultiva, fué aprobado por Real orden de 23 de Junio del mismo año, elevándose la cifra de su presupuesto á 3.784 escudos 483 milésimas.

Las obras de ensanche se ejecutaron á contrata por D. Antonio Martinez, y el 23 de Agosto de 1867, ya terminadas con buenas condiciones,

fueron recibidas oficialmente por medio de un acta firmada al efecto por los señores Alcalde de la ciudad, los Concejales D. Miguel Seiquer, D. Miguel Gonzalez Sanchez, D. Rosendo Carles y el Arquitecto municipal D. Jerónimo Ros Jimenez, firmando asimismo dicho documento el Ingeniero Jefe Sr. D. Miguel Herrero, con el Ingeniero Sr. D. Mariano Naya y el malogrado Ayudante Sr. D. Lorenzo Lafuente, cuyos dos últimos tuvieron á su cargo la obra.

Todo el entrefrente constituye hoy la parte de vía pública para carruajes, y desde la extremidad de los chaflanes de los estribos, apoyándose asimismo en las extremidades de la pila, hay dos bastidores de celosía de hierro de 47^m 00 de longitud cada uno, por 2^m 00 de altura, teniendo además una barandilla para impedir el paso á dicha celosía y quitar todo peligro. Las vigas que van de los frentes á los bastidores miden 3,20; son asimismo de hierro y sostienen el piso, que es entablonado en toda su extension. Las extremidades de los bastidores están empotradas en cajas libres abiertas en pedestales de mármol negro, sobre los que se elevan respectivamente unos candelabros de hierro fundido que rematan en farolas para gas, una en cada uno, y sobre la pila hay otros dos que cada cual tiene tres farolas.

La altura de las aguas que en la gran inundacion última de 15 de Octubre de 1879, no llegó al intrados en las claves de los dos arcos, ni tampoco rebasó del pretil del plano de San Francisco, ya indicado, fué de 10^m 56 y 11^m 50, segun se marca en el croquis de dicha inundacion hecho por el jóven y entendido agrimensor D. Juan Belando y Menéndez, y publicado por el hábil y reputado litógrafo D. Antonio Soler, que ejecutó á cuatro tintas tan curioso trabajo.

Hoy no se conserva lápida alguna que conmemore las fechas de la construccion y de las ampliaciones del Puente; pero apoyando la idea emitida por *El Diario de Murcia* en su número del 21 de Noviembre de 1879, nos atrevemos á exceder sus limites proponiendo á nuestra vez al Excmo. Ayuntamiento de Murcia, que en los frentes de los cuatro pedestales de los extremos de las formas se coloquen las correspondientes planchas de hierro, en las que por medio de inscripciones hágase la historia de la obra, extractada de cuanto dejamos consignado y comprobado por medio de documentos originales, pero

que se redacte sin preferencias de personalidad.

7.

A fin de que los lectores que no conozcan la historia de Murcia tengan la certeza de que esta ciudad fué cuna del Conde de Floridablanca, hemos copiado íntegra la partida de bautismo de este insigne hombre de Estado, bajo cuyo gobierno se iniciaron en España grandes proyectos de Obras públicas, llevándose muchos de ellos á un feliz término.

8.

No queremos que pase en silencio la nota en que se consigna el entusiasmo producido en la ciudad de Murcia por la noticia del nombramiento del Conde de Floridablanca para Ministro de Estado, y no sólo los feligreses de la parroquia en que fué bautizado, sino todos los de las demás, con cuantas comunidades, gremios y cofradías había en la capital de la provincia, festejaron tan grata nueva con fiestas religiosas y populares, abrigando la esperanza de que en él tendrían un celoso protector, sin que ésta fuera en efecto defraudada; él hizo en 15 de Setiembre de 1786 la pared del río Segura que partiendo del estribo izquierdo del Puente concluyó por entonces cerca de la Plaza de las Barcas, acometiendo en su prolongación á un estribo que aún subsiste, el cual debía, en tiempo que aún no ha llegado, corresponder á un otro Puente sobre el río para el que se puso en dicho estribo solomnemente la primera piedra la tarde del 25 de Agosto de 1758, bendiciéndose las obras, para lo que salió una gran procesion de la iglesia de San Juan, á cuya feligresía corresponde el sitio de la obra; de ésta se construyó únicamente tal estribo, que es el izquierdo de ella.

El Conde hizo además en la Plaza de Ceballos un palacio para sí y su familia; él impulsó las obras para el primer empedrado que se hizo en las calles de la ciudad, siendo preferidas la Plaza de Palacio y sus adyacentes, las cuales comenzaron en 16 de Octubre de 1777; costeó la reedificación de la iglesia parroquial de San Juan Bautista, inaugurada el 28 de Agosto del mismo año, de la cual era Capellan agregado su señor padre D. José Moñino Gomez, quien ya anciano había abrazado el estado eclesiástico; y por último, entre otras cosas ayudó con cuantiosos do-

nativos á la reconstrucción del convento de San Francisco, en el que dicho Conde pasaba en retiro algunas temporadas, y del cual, según se dice, fué sacado en 1808 por aclamación del pueblo para ir á Sevilla de Presidente de la Junta Suprema, cargo que desempeñaba cuando murió en aquella ciudad.

(Se continuar á.)

MEMORIA

SOBRE EL

PROGRESO Y ADELANTO DE LAS OBRAS DE MEJORA DE LA RIA DE BILBAO

(Continuacion.)

El importe de las obras de reforma y encauzamiento que proponia entre Bilbao y Olaveaga ascendia á 26.302.300 reales y el de la dársena de San Mamés con sus correspondientes diques y camino de servicio á 38.720.000 reales.

Durante la estancia de este Ingeniero, en cumplimiento de lo dispuesto por Real Orden de 3 de Febrero de dicho año, se ensanchó y afirmó el camino de sirga que acompaña á la ria en toda la margen derecha, convirtiendo en cómoda carretera lo que antes era un mal camino, propio solo para peatones y para el tránsito de las yuntas de bueyes.

El Ingeniero D. Carlos Vignoles, director del ferro-carril de Tudela á Bilbao, presentó en 1863 un estudio para la creación de un gran puerto de refugio en el Abra, á donde proponia prolongar dicho ferro-carril. Presuponía las obras en 25 millones de pesetas, que probablemente aumentarían mucho en la ejecución, si se atiende á que la longitud total de los rompe-olas propuestos era de 2.100 metros, establecidos en grandes profundidades.

El Ingeniero D. Juan de Orense que en 1863 sucedió al Sr. Lázaro en el servicio de la ria, se ocupó con notable asiduidad del problema de mejora de la barra, y creación de un puerto de refugio en el Abra, levantando un plano hidrográfico de ésta y parte inferior de la ría, y estudiando con mucha constancia todos los fenómenos que en el Abra y desembocadura de la ria se verifican. Como resultado de sus trabajos elevó á la Superioridad á principios de 1868, una extensa Memoria acompañada de gran número de planos, en la que detalladamente se trata de aquellos fenómenos, y se discuten muchos de los pensamientos emitidos en diversas épocas para mejora de la barra y creación de un puerto en el Abra; proponiendo, como consecuencia de su estudio, las obras que, á su juicio, eran mas convenientes para el objeto, cuyos presupuestos alzados acompañaba.

Este estudio que puede calificarse de anteproyecto, mereció los elogios de la Superioridad, la cual aprobó las obras que para mejorar la entrada de la ria proponia, disponiendo que se hicieran los estudios definitivos de las mismas; y