

LOS PUENTES MEDIEVALES DE MÁLAGA. UNA APROXIMACIÓN A SU ESTUDIO

EL MEDIO RURAL, constituye un inmenso archivo arqueológico de muy rápido y progresivo deterioro, sin que (por regla general), los datos que nos pudiera aportar, queden reflejados ni registrados.

Sólo algunos aficionados, con afán exclusivamente coleccionista, se acercan a este inmenso archivo, pero de una forma totalmente anárquica y falta de espíritu científico. Su complejo (en algunos casos injustificado) de ignorancia, les impide intentar interpretar y publicar sus conocimientos, con lo que éstos (que no son pocos), terminan perdiéndose.

Resultado de esta disfunción entre conocimientos y afición, es que la «arqueología de prospección de campo» malagueña, está muriendo y desapareciendo antes de nacer.

Loables son las puntuales y efímeras prospecciones que se realizan para los planes de ordenación del suelo, o las que realizan los estudiantes para sus memorias de licenciatura. Sin embargo, es necesario una labor continuada y por un equipo al que no le falten ni conocimiento, ni afición, ni apoyo oficial. Al mismo tiempo, hace falta una política de «educación» y de «concienciación» del aficionado y coleccionista y no una aislada, absurda y totalmente inútil represión. Sólo de esta forma, será posible, no ya rescatar nuestro rico patrimonio arqueológico, sino documentarlo, conocerlo y poder desarrollar aspectos históricos, que de otra forma nunca podríamos estudiar.

Entre los muchos aspectos y elementos que deben estudiarse en base a las prospecciones, están los puentes.

En la provincia malagueña —tal como he denunciado repetidamente—, ni los caminos ni los puentes históricos se consideran como elementos del

patrimonio histórico-artístico-arqueológico y no se incluyen en los catálogos. Hay por tanto, una ausencia de protección destinada a su conservación.

Esta situación, ha producido o propiciado la desaparición de diversos puentes históricos (Alfarnate, Villanueva del Trabuco, etc), promovida por instituciones (ayuntamientos) que deberían haber hecho todo lo posible para conservarlos.

A la labor destructiva del hombre, se le une la de la Naturaleza. Los ríos malagueños de régimen torrencial, han hecho desaparecer muchos puentes.

La falta de prospecciones y la desaparición acelerada de los puentes, nos presentan un panorama desolador, en el cual solo algunos trabajos nos hacen vislumbrar alguna luz.

En los últimos años, han sido estudiados los puentes urbanos sobre el Guadalmedina, los puentes del antiguo camino de Antequera, el puente del Rey, los puentes de Riogordo, Alfarnate, Cuevas de San Marcos, los de la Serranía de Ronda y los de la Axarquía¹.

La abundancia, tanto de empedrados como de puentes medievales, nos demuestran que al menos en nuestra provincia, no es cierto que en la Edad Media no se construyeran apenas caminos y puentes.

En algunos casos, es probable que se construyeran por el propio estado cordobés para mejorar las comunicaciones de una zona especialmente levantisca y de esta forma unificar y controlar más efectivamente el territorio. Pero en otros casos, sería precisamente la buena organización social local, la que haría posible la construcción de la mayoría de los puentes.

En la red caminera medieval, podemos apreciar varias épocas. Un primer momento (históricamente muy poco conocido) que estaría caracterizado por la exclusiva utilización de las anteriores vías y puentes romanos, cuyo deterioro progresivo coincidiría con un proceso de ruralización, de localismo y con la existencia de una gran población marginada de los órganos de poder (mozárabes y bereberes), al mismo tiempo que una falta de centralización y burocracia de la autoridad emiral.

Los caminos carreteros en esta época, debieron ser pocos y de poca longitud, pasándose a un tráfico a base de simples sendas centradas en las anteriores vías romanas.

La instauración del califato, unido al aplastamiento de los movimientos sociales que culminaron con la llamada sublevación mozárabe de Omar Ibn Hafsun, hace resurgir la red caminera en nuestra provincia como un medio de romper el aislamiento tradicional e integrar a la población en el estado centralizado.

En esta época, se construyó esencialmente un largo camino (cosa

totalmente inusual en la Edad Media) que atravesaba diagonalmente la Axarquía malagueña para acceder a la zona de Granada. Puentes de este camino, con elementos de aspecto califal, fueron los de Riogordo (desaparecido), y los de Alfarnate (desaparecido) y Alfarnatejo (totalmente reformado).

Posiblemente fuera de esta época califal, el único puente con arco de herradura que hemos detectado en la provincia, en las cercanías de Casabermeja y que daba paso a un camino de herradura.

Estas reformas y nuevos puentes de la época califal, se aprecian sobre todo en zonas como la Serranía de Ronda o en la Axarquía malagueña. Zonas que no habían tenido infraestructuras viales anteriores y en donde se asentaron grupos sociales marginados y con frecuencia rebelados contra el poder centralizador: los bereberes en la serranía rondeña y los mozárabes en la Axarquía. Por ello los caminos y los puentes que se convierten en encrucijadas de caminos, necesitan a su vez un sistema defensivo y de control del posible bandidaje.

Otro puente que puede datarse en la época almohade por su arco ligeramente apuntado, es el de Buiforan en las proximidades de Casarabonella.

De época indeterminada (posiblemente nazarí), son una serie de puentes de características muy similares, como son el empleo de sillarejo, arco de medio punto con dovelas de ladrillo, calzada fuertemente alomada y espinada y la existencia de pretilos. Este tipo de puentes, es relativamente frecuente. Como ejemplos podríamos citar los de Casares, Canillas de Albaida y el Puente del Diablo de Ronda.

En otros casos, puentes evidentemente de origen medieval, como pueden ser los del Santuario de Torrox o el de Ortegicar, están totalmente reformados o enlucidos e incluso cambiados totalmente de estructura, de forma que apenas si se aprecian elementos medievales.

Por otra parte, hay también varios puentes de origen romano, con reformas de época medieval y posteriores, entre los que podemos citar el puente de La Molina y el Puente Bajo en Ronda o el puente sobre el Turón en El Rurgo². En ocasiones, hay puentes actuales en los que, aún teniendo antecedentes medievales en su ubicación, no se aprecia ninguna característica medieval, como ocurre por ejemplo con los puentes de Santo Domingo³ o el del Prado en Málaga.

En el estudio de los puentes medievales, hemos apreciado las siguientes características generales:

1.— Anchura. En ningún caso superan los dos metros, aunque posiblemente los superaría el puente de Santo Domingo en Málaga y aquellos

otros puentes de origen romano.

2.— Material utilizado. Tanto en los que se usan sillares, como sillarejo, se utiliza el tipo de piedra mas cercano y adecuado. En ocasiones, se utilizan sillares de toba poco caliza y fácil de trabajar. En las dovelas, se utiliza siempre el ladrillo. Quizás en los puentes de época califal, corresponda este dovelaje a reconstrucciones posteriores.

3.— Estructura. La mayoría es de un solo arco, aunque había varios de 2, 3 y 4 arcos. La calzada es en todos los casos fuertemente alomada. No siempre los puentes eran simétricos.

4.— Ubicación. Por regla general, parece ser que se evitó al máximo la construcción de puentes. Independientemente de los muchos puentes que han desaparecido sin dejar rastro, se aprecia claramente que los caminos usaban los vados, e incluso tomaban altura para atravesar las cabeceras de los arroyos y evitar que en la zona baja, éstos cortasen el camino o hicieran necesaria la construcción de un puente.

En algunos casos, los puentes tienen una anchura de algo más de 1'5 metros (es decir aptos para el paso de un carro) y dan paso a un camino que no tenía la posibilidad de tener esta anchura, como ocurre por ejemplo en el puente del Diablo en Ronda (Montecorto) o en el de Casabermeja.

Este hecho nos informa de la existencia de una red caminera medieval. Una apta para carros y otra de simples sendas. Estas sendas, también tuvieron su importancia, ya que fue preciso asegurar el paso de los ríos, incluso cuando era preciso la construcción de un puente.

Los puentes eran también focos de vida y relación. Junto a ellos, se crearon posadas, molinos y poblaciones. A su vez, se convertían en cruce de caminos, pues todos ellos incluso se desviaban para confluir en ellos. En ocasiones, resulta imposible discernir si fue el puente antes de la población o viceversa. Es decir, había momentos en que la construcción de un puente, provocaba que se formase una población junto a él, pero también podría ser que la población, anteriormente formada, creyera necesaria la construcción de un puente. Lo que sí es cierto, es que varios puentes medievales, se situaban junto a poblaciones.

Por tanto podemos decir que el estudio de los caminos y el de los puentes medievales, nos marca el transcurso de la vida rural en la Edad Media malagueña.

NOTAS

(1) Molina Cobos, Antonio: *Descripción de seis puentes de Málaga*. Madrid, 1987. Brotons Pazos, Juan: *El camino real de Málaga a Antequera*. En prensa y Gozalbes Cravioto, Carlos: *El camino real de Málaga a Antequera en el siglo XVIII*. *Jábega*, n.º 35. Málaga, 1981. págs. 55-61; *El puente y el acueducto del Rey en Málaga*. Edición de la Confederación Hidrográfica del Sur. En prensa. *Notas de arqueología medieval: el desaparecido puente de Riogordo*. Cuadernos de Historia y Arqueología Medievales. n.º V-VI. Homenaje a J. Bosch Vilá. Cádiz 1985-86. págs. 369-380; *Los desaparecidos puentes medievales de Alfarnate y Cuevas de San Marcos*. Actas del I Congreso Internacional de Caminería Hispánica. Caminería Física. T.I. Madrid 1993. págs. 175-184; *Los puentes históricos de la Serranía de Ronda*. Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica. En prensa. *Los puentes medievales de la Axarquía*. Boletín de Arqueología Medieval. En prensa.

(2) Gozalbes Cravioto, Carlos: *Las vías romanas de Málaga*. Madrid, 1987.

(3) Según informes de la arqueóloga de urbanismo del Ayuntamiento de Málaga, en las actuales obras del Guadalmedina, apareció un fragmento del pilar de este puente, que se pudo datar aproximadamente en el siglo XI.