

NOTAS DE ARQUEOLOGIA MEDIEVAL: EL DESAPARECIDO PUENTE DE RIOGORDO (MALAGA)

Carlos GOZALBES CRAVIOTO
Universidad de Cádiz

La zona malagueña de la Axarquía, comprende una amplia región al Oeste de Málaga. Su geografía es muy accidentada, con abruptas colinas limitadas al Norte, por la cadena montañosa que desde la Sierra de Camorolo, va concluyendo hasta el mar, dando lugar a las sierras de Tejeda, Alhama y Almijara.

Esta región, tuvo una gran importancia en época medieval, primero como refugio de mozárabes y, posteriormente, como bastión de rebeldías⁽¹⁾. Las sublevaciones, eran favorecidas y aún propiciadas por el aislamiento causado por la difícil orografía, que impedía el trazado de buenas vías de comunicación. Como ha indicado Angel Cabo, la dicotomía entre el medio natural y el

(1) Ibn al-Jatib, al describir Comares, nos dice: «el corazón del rebelde no siente en ella miedo sino a la hora de su muerte. Continuamente los reyes débiles buscaron refugio allí con sus tesoros y fracasaron los que quisieron tomarla» (Mif'ṣār al-Istihār. ed. Mūjtār al Abbādī. Alejandría 1958. pág. 79. Traducción de VALLVE BERMEJO. «De nuevo sobre Bobastro». Al Andalus XXX. Madrid 1965. pág. 161). También parece referirse al carácter levantisco de la zona, un oscuro texto del siglo XI, referente a uno de los castillos próximos, del que se dice que «era el primero en ponerse de parte de los vencedores y el último en rebelarse contra ellos». Cf. «El siglo XI en primera persona. Las memorias de Abdallah, último rey zirí de Granada destronado por los almorávides». Trad. GARCIA GOMEZ, Emilio y PROVENCAL, Levi. Madrid 1982. pág. 184. Sobre la utilización de la región como refugio o como origen de rebeliones, véase VALLVE BERMEJO, J. O. c. pág. 159-162.

sistema de comunicación, siempre arroja un saldo a favor de los estímulos de aislamiento y disociación⁽²⁾.

En el siglo IX, tuvo lugar la más importante de las sublevaciones en la historia de la España musulmana.

Un muladí, descendiente de visigodos, Omar Ibn Hafsun, se rebeló contra el emir Muhammad I^o, contando con la ayuda de la población mozárabe. Desde su base de operaciones de Bobastro, llegó a conquistar una amplia zona geográfica.

Tanto si estuvo Bobastro en las Mesas de Villaverde (Ardales)⁽³⁾, como si estuvo en las cercanías de Comares⁽⁴⁾, es evidente que la zona de Comares-Riogordo-Periana, (es decir la zona central de la Axarquía) fue un refugio de mozárabes, según nos lo demuestra la arqueología⁽⁵⁾ y la toponimia⁽⁶⁾.

Tras la decisiva derrota de los hijos de Omar Ibn Hafsun, el poderoso y centralizado califato cordobés, además de demoler una serie de fortificaciones, vio necesario facilitar las comunicaciones de la zona para evitar de esta forma, el aislamiento y las posibilidades de una posterior rebelión.

Así, de este modo, nacería la idea de la creación de un largo camino, sin antecedentes en época romana, que recorriera en diagonal la zona de la Axarquía. Este camino, representa un hecho excepcional en la Edad Media. En pri-

- (2) CABO ALONSO, Angel. «Condicionamientos geográficos de la Historia de España». Madrid 1973.
- (3) Tesis defendida, entre otros por SIMONET. «Descripción del Reino de Granada». Madrid 1860; MERGELINA, C. «Bobastro. Memoria de excavaciones realizadas en las Mesas de Villaverde. El Chorro (Málaga). Madrid 1927; PROVENCAL, Levi. «Histoire de l'Espagne Musulmane». Paris 1950. T.I. y II. y más recientemente por FRANQUELO, R. «Bobastro». Jábega 13. Málaga 1976. pág. 36-42 y ACIEN ALMANSA, Manuel. «De la conquista musulmana a la época nazarí. Historia de Málaga». Colección Andalucía Nuestra. 1985. T. II pág. 487-491.
- (4) Tesis defendida por VALLVE BERMEJO, J. O. c. pág. 139-174; Estudio introductorio del «Repartimiento de Comares» (Edición VALLVE BEJARANO ROBLES. Barcelona 1974); «La rendición de Bobastro». Mainake II-III. Málaga 1980-81. pág. 235-260.
- (5) Cf. RIU RIU, Manuel «Cuevas eremitorios y centros cenobítico represtres en Andalucía Oriental». Actas VIII Congreso Arqueología Cristiana. Roma 1972-pág. 431-443; «Poblados mozárabes de Al-Andalus. Hipótesis para su estudio: el ejemplo de Buqistar». Cuadernos de Estudios Medievales. n.º 2. 1974-75; «Marmuyas, sede de una población mozárabe en los montes de Málaga». Mainake II-III. Málaga 1980-81. pág. 218-230.
- (6) Debemos este dato a José Baquero, quien está realizando un interesante estudio sobre la toponimia de la provincia malagueña.

mer lugar, por su longitud y en segundo lugar por el número de puentes que se construyen a lo largo de él o de sus ramales.

El camino, nacía en Vélez-Málaga y llegaba a Antequera. Una serie de puentes, nos muestran el interés en asegurar las comunicaciones en todo tiempo por parte de un poder centralizado.

Los puentes, se constituyen en un nexo de unión entre una zona geográfica abrupta y un centralismo poderoso y relativamente alejado.

El camino Vélez-Antequera, no debió incluirse en un plan general de comunicaciones, inexistente en la Edad Media, pero sí se ve su conveniencia por imperativos estrictamente militares y políticos.

Como ha indicado Arenas de Pablo, «Es posible una lectura de la obra pública desde los intereses políticos que la han engendrado... En la medida en que la realización de un puente ha representado a los ojos del pueblo, la capacidad casi milagrosa de vencer dificultades juzgadas insuperables, el puente ha sido utilizado por el poder político, como elemento de propaganda y como mensaje pregonero de su potencia»⁽⁷⁾.

Por tanto, la datación de este camino y de sus puentes, viene dada no solo por la tipología y la arqueología, sino también por consideraciones de tipo político-histórico.

Contemporáneos de este camino, son una serie de ramales viarios que se dirigían hacia la zona granadina. De uno de ellos, aún se conserva un fragmento de empedrado que bordeaba la meseta de Zalia, para unirse posteriormente a la vía de comunicación que partía de Vélez-Málaga, para entrar en la provincia de Granada a través de la Cuesta del Espino y Alhama⁽⁸⁾. De otro ramal viario, se conservaban dos puentes. Un puente (muy reformado en su actual estructura) en Alfarnatejo y otro en Alfarnate. Este último, ha sido re-

(7) ARENAS DE PABLO. «El puente, pieza esencial del Mundo Humanizado». Santander 1982. pág. 15.

(8) Tradicionalmente se ha considerado que el camino pasaba por el Boquete de Zafarraya, lo mismo que la actual carretera. Dicha aseveración no es cierta, a pesar de que la hemos visto reflejada en numerosos estudios. El acceso al Boquete, es muy dificultoso, mientras que la «Cuesta del Espino», presenta una pendiente muy amplia y suave, enlazando también con la meseta de Zafarraya. Tanto los yacimientos romanos (Cf. GOZALBES CRAVIOTO, Carlos. «Las vías romanas de Málaga». En prensa), como los medievales (2 torres de vigilancia y 1 castillo), nos muestran que el camino principal era a través de la Cuesta del Espino, si bien el Boquete de Zafarraya, siempre ha sido utilizado a lo largo de la Historia, como camino de herradura.

cientemente demolido ante unas supuestas «necesidades urbanísticas»⁽⁹⁾, aunque con la intención de reconstruirlo en otro lugar.

El camino Vélez-Antequera, es citado, (entre otra documentación más reciente), en los repartimientos del siglo XVI⁽¹⁰⁾ y en otros documentos del siglo XVIII como el pleito de la villa de Comares con el Márques de Miranda de Auta⁽¹¹⁾. También se refleja en algunos mapas de dicho siglo, aunque no viene citado en los numerosísimos «Itinerarios»⁽¹²⁾.

Una foto existente en el archivo Temboury⁽¹³⁾, nos muestra el puente desde el frente de aguas arriba. En uno de los papeles del citado archivo, relativos al mismo, leemos: «Puente de dos arcos grandes y dos pequeños, para pasar el Riogordo. La parte baja de sillares con corta corriente y el resto de mampostería; es de fábrica antigua». En la leyenda de la foto, indica: «Puente romano». Esta atribución, es muy corriente en todos los puentes de una relativa antigüedad y más aún en este caso, en el que el puente presenta una zona de sillares.

El puente, también está representado en un antiguo escudo heráldico del ayuntamiento de Riogordo, pero claro está con una gran inexactitud respecto a su original forma. En la actualidad, gracias a los datos que hemos proporcionado, ha sido modificado el escudo.

Nuestra búsqueda de mayor información al respecto, nos llevó a localizar a un vecino del pueblo, que poseía una foto que nos completa la información, dándonos una idea aproximada de la anchura de la calzada⁽¹⁴⁾.

Como núcleo urbano, Riogordo, no tiene antecedentes a pesar de que hay varios despoblados medievales en su entorno. De algunos de ellos, las

(9). Creemos que unas «necesidades urbanísticas», no pueden ser motivo para la demolición de un elemento valioso de nuestro patrimonio artístico o arqueológico, pero todavía muchas administraciones locales actúan con un menosprecio poco menos que absoluto, hacia dicho patrimonio.

(10) Es citado en los repartimientos de Antequera, Comares y Vélez-Málaga.

(11) «Memorial ajustado... de la villa de Colmenar... con el Marqués de Miranda de Auta». Madrid 1782.

(12) Una completísima bibliografía sobre los «Itinerarios» del siglo XVIII, aporta SANTOS MADRAZO en «El sistema de transportes en España. 1750-1850». T.II. Madrid 1984.

(13) Una maravillosa colección fotográfica, junto a parte de su biblioteca y anotaciones del fallecido D. Juan Temboury, ha sido donada a la Diputación malagueña, pasando a formar una sala de su biblioteca.

(14) Agradecemos a D. José Palomo Fernández, las facilidades que nos dio para la reproducción de su fotografía.

fuentes han dejado constancia de su existencia⁽¹⁵⁾, lo que nos muestra su importancia.

Pensamos que fue el puente y el cruce de caminos allí existente, el que motivó que se produjera un pequeño núcleo, probablemente, a partir de una venta.

Las citas más antiguas del puente, son de mediados del siglo XIX. Madoz en su diccionario geográfico⁽¹⁶⁾, no nos habla de su posible origen. Otra cita es del Itinerario Militar de 1845⁽¹⁷⁾ que nos dice del camino de Granada a Málaga por Alhama; «a 0'5 kilómetros de Riogordo (se atraviesa) su afluente, el de la Cueva, por otro puente de cuatro arcos».

Se encontraba junto a la actual población de Riogordo, sobre el río de la Cueva, aproximadamente a mitad de camino entre Antequera y Vélez-Málaga, junto a un cruce de caminos medievales. De sus proximidades, partía otro camino que se dirigía a Granada.

El río de la Cueva, nace a pocos kilómetros al Norte de Riogordo, en las estribaciones de la Sierra del Rey y desciende hacia el Sur, recogiendo aguas de numerosos arroyos de aluvión, hasta formar el río Benamargosa. Toda la zona recorrida por el río, desde Auta⁽¹⁸⁾, hasta Benamargosa, está llena de deshabitados medievales, algunos de ellos claramente mozárabes. Sin duda, el cauce del río fue un camino de penetración (de herradura), al menos desde el Calcolítico⁽¹⁹⁾.

El puente se derribó en 1927, al construirse la actual carretera de acceso a Riogordo desde Colmenar. Hoy día no queda ningún vestigio.

De la foto tomada desde una de las márgenes del cauce del río, podemos hacernos una idea aproximada de su estructura.

Constaba de dos vanos laterales y dos centrales.

Los pilares estaban contruidos de sillares, cuyo despiece presenta uniformidad en cuanto a la altura de las hiladas y alternancia. Constaba al menos

(15) Tal es el caso de Auta y Alfaxan.

(16) MADOZ, Pascual. «Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar». 16 vols. Madrid 1846-1850. Voz «Riogordo».

(17) «Itinerario Militar». Madrid 1845. pág. 18.

(18) El lugar del nacimiento de Omar Ibn Hafsun.

(19) Tal parece demostrarlo el yacimiento de la Peña del Hierro. Cf. LEIVA, J. Antonio y FERNANDEZ RUIZ, J. «Materiales neo-eneolíticos de Peña Hierro». Jábega 5. Málaga 1974. pág. 62-65 y J. M.J. GRAN AYMERICH. «Excavaciones arqueológicas en la región de Vélez-Málaga. Campaña de 1973». Noticiario Arqueológico Hispánico n.º 12. Madrid 1981. pág. 299-375.

de seis hiladas de sillares muy bien dispuestos. Cada sillar parece tener una longitud entre 60 y 80 cms. de largo por unos 30 cm. de alto.

El tajamar, forma un triángulo aparentemente equilátero aguas arriba, desconociéndose como era aguas abajo. Sin embargo, teniendo en cuenta otros puentes califales paralelos, supuestamente el tajamar era semicircular aguas abajo.

La rampa no era muy acusada, pues el cauce está relativamente marcado y ancho, no haciendo necesaria una discontinuidad grande en la rasante.

Los arcos son todos de medio punto⁽²⁰⁾. El material constructivo de las dovelas es el ladrillo muy uniforme y aparentemente grande⁽²¹⁾, destacando la boquilla del resto del paramento confeccionado en sillarejo.

Los arcos pequeños no pueden ser calificados estrictamente de aligeramiento, sino de dos vanos pequeños laterales, perfectamente acoplados en la estructura general del puente e independientes de las pilas que forman los estribos.

Teniendo en cuenta las proporciones del puente con las de las personas que lo cruzan, hemos reconstruido aproximadamente sus dimensiones.

Los vanos pequeños, tenían una luz algo inferior a los 2 metros, mientras que en los mayores, la luz debió acercarse a los 5 metros. Los pequeños, están apoyados en unas jambas de igual anchura que las dovelas que forman la boquilla. Quizás todas las jambas eran también de ladrillo, lo que no puede apreciarse en la fotografía, ya que está destruida esta zona.

Los vanos grandes, están apoyados en tres pilares que forman estribos en tajamar. Estos estribos, tienen unos 3 metros y dan paso a los arcos mayores que tienen una luz de cerca de 5 metros. El estribo intermedio, sirve de apoyo a los dos arcos mayores, cuyas boquillas no llegan a ser tangenciales. La altura de los estribos, debió ser de cerca de los tres metros, sobre el nivel de las aguas medias.

Apreciamos tres épocas bien definidas:

1.— Una primera época califal. A ella corresponden las tres pilas con los tajamares triangulares, construidos con sillares.

2.— Una segunda época, correspondiente al siglo XIII o XIV. Está datada por la zona intermedia de los dos arcos grandes, donde se observa la alternancia perfecta de hiladas de ladrillo e hiladas de sillarejo. Ello nos señala, que también los arcos grandes y pequeños, construidos con ladrillos aparentemente de las mismas dimensiones, son de esa época, descartando que el ladrillo utilizado sea del siglo XVIII.

(20) Este tipo de arco, no ha dejado de ser utilizado a lo largo de la historia de los puentes.

(21) Este tipo de ladrillo grande, fue utilizado en época almohade y también en el siglo XVIII.

3.— Reconstrucciones posteriores. El resto del paramento, todo ello de sillarejo, es posterior a la Edad Media.

Entre las dos fotos, existe una diferencia notable que merece citarse por atañer a su estructura. La más antigua, aunque la imagen del puente se presenta muy alejada, se aprecia que hubo un pretil a ambos lados. En la imagen más reciente hecha desde la margen del río, el pretil, ha desaparecido, sin duda para aumentar la anchura de la calzada y permitir el paso de coches.

El tipo de puente, se inspiró en gran medida, en un tipo frecuente de puentes romanos, con espolones angulares contra corriente y posiblemente redondeados en sentido opuesto.

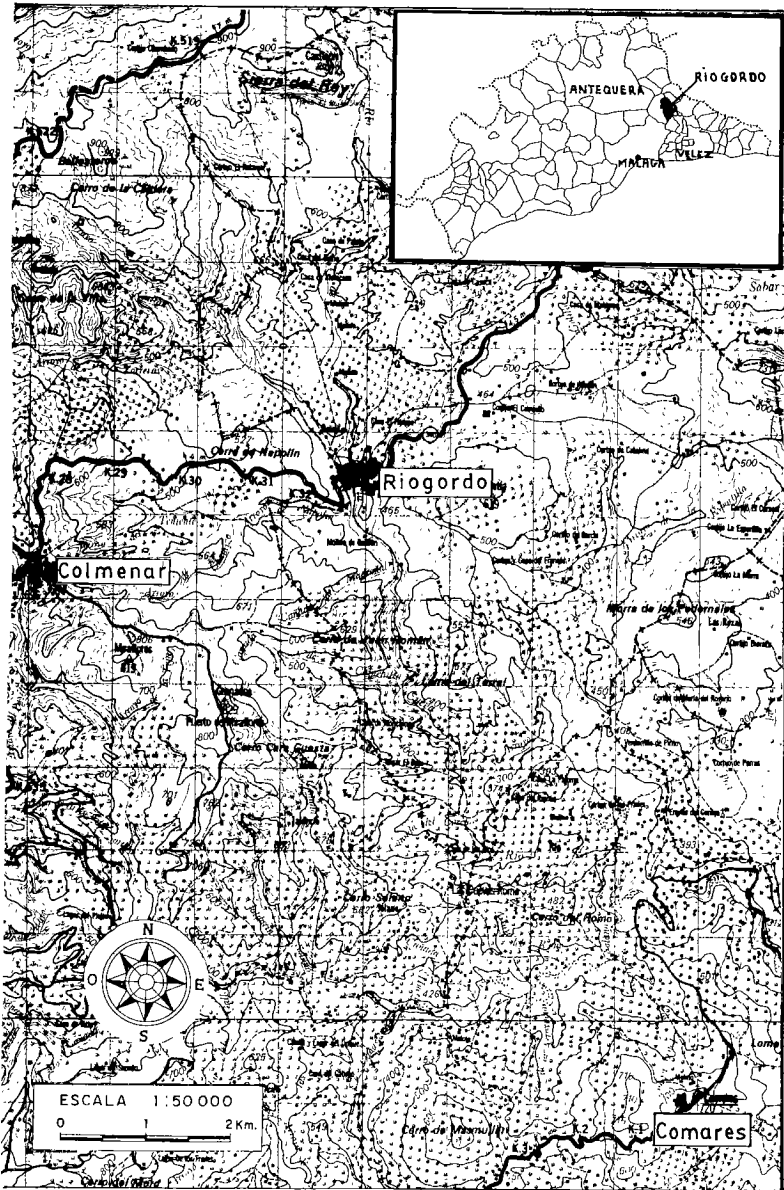
Paralelos a este puente en época y tipología, podemos encontrar diferentes ejemplos en otros más monumentales, como el puente sobre el Genil de Granada⁽²²⁾ y el de Guadalajara sobre el Henares⁽²³⁾.

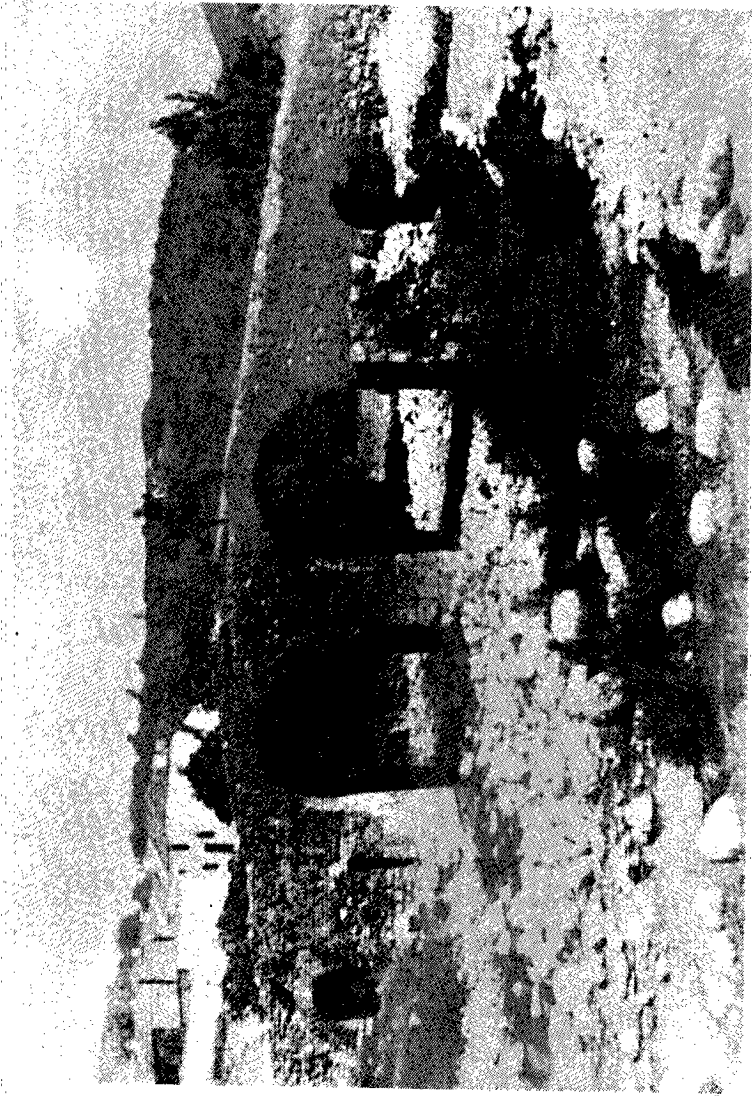
Paralelos en su destino, han sido otros puentes históricos de la provincia malagueña, que han caído ante la labor destructiva del hombre.

Es por tanto indispensable, el estudio de estos puentes, antes de que desaparezcan los últimos vestigios de su existencia.

(22) Sobre el puente sobre el Genil de Granada, Cf. GOMEZ MORENO. «Guía de Granada». Granada 1892. pág. 463.

(23) Cf. TORRES BALBAS, Leopoldo. «El puente de Guadalajara». *Al Andalus* Vol. V. 1940. pág. 449-458. Reeditado en el tomo I de «Obra Dispersa». L. TORRES BALBAS. pág. 223-232. SÁNCHEZ DONCEL, Gregorio. «El puente de Guadalajara sobre el Henares». *Wad-Al-Hayara*, n.º II. Guadalajara 1984. pág. 227-238. Mucho más se acercaba este puente al de Riogordo, en su primitiva estructura. Según la descripción de Perez de Villamil, (PÉREZ DE VILLAMIL, Manuel. «Relaciones topográficas de los pueblos de la provincia de Guadalajara». Tomo XLVI. Memorial Histórico Español. Madrid 1914. pág. 7) el puente de Guadalajara era de «cal, ladrillo y canto» en 1579, lo que parece indicar que en alguna parte, su estructura era de ladrillo. Este material, ha desaparecido en futuras transformaciones.





Estado actual del puente de Riogordo

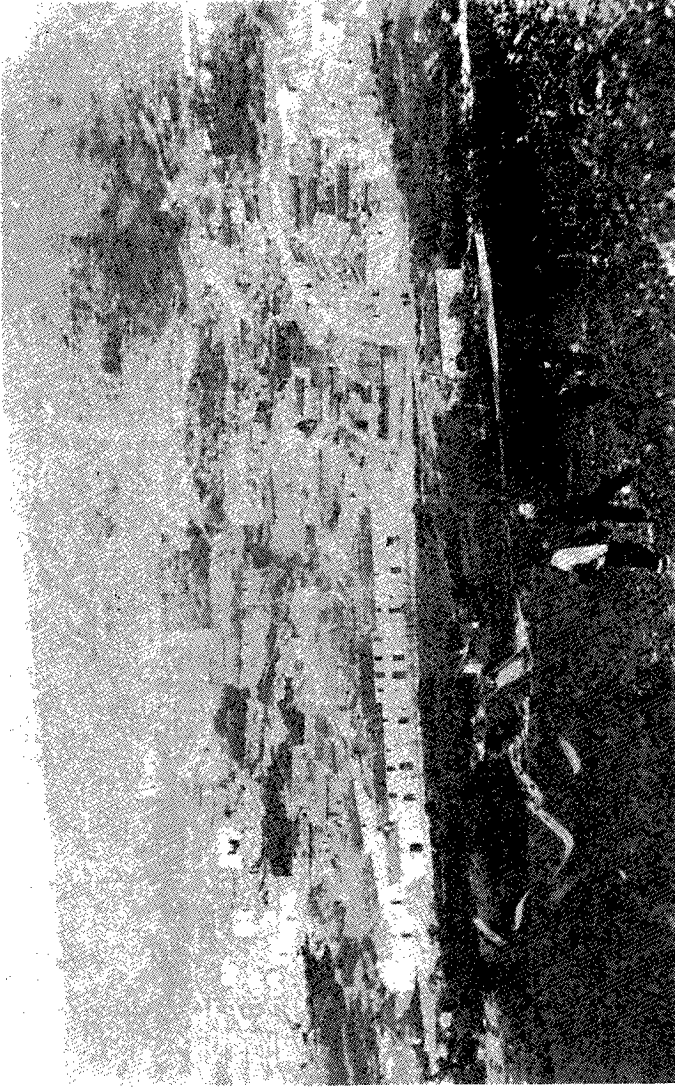
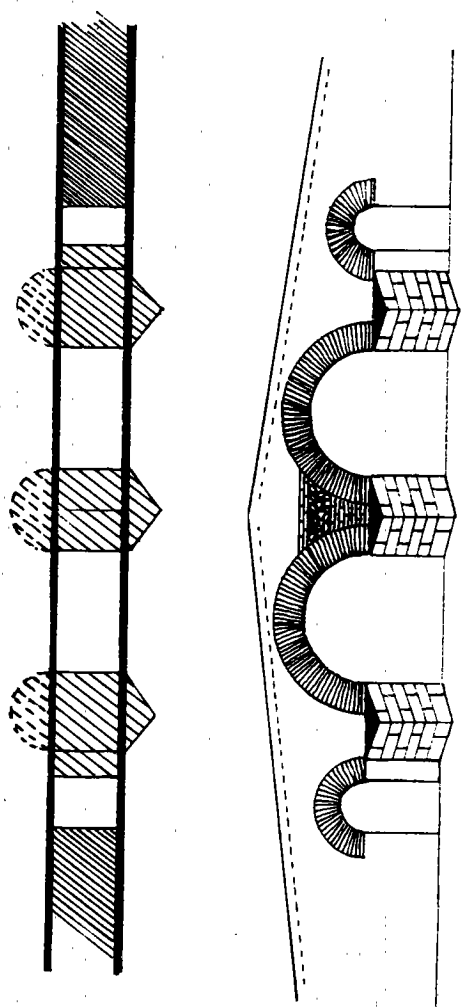


Foto de Riogordo, con el puente sobre el río. Se observan los pretiles de la calzada. (Foto propiedad de don José Palomo Fernández).

PUENTE DE RIOGORDO



Reconstrucción ideal del puente de Riogordo