



- ◆ Trabajo realizado por la Biblioteca Digital de la Universidad CEU-San Pablo
- ◆ Me comprometo a utilizar esta copia privada sin finalidad lucrativa, para fines de investigación y docencia, de acuerdo con el art. 37 de la M.T.R.L.P.I. (Modificación del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual del 7 julio del 2006)

PUENTES-FORTALEZA EN EL TAJO: EL TRAMO ZORITA DE LOS CANES (GUADALAJARA)-CASTROS (CÁCERES)

ANTONIO MALALANA UREÑA

RESUMEN: La barrera del Tajo fue superada durante la Edad Media mediante todo tipo de pasos. Fueron construidos puentes de madera, de madera-fábrica, de barcas y de fábrica. Entre estos últimos, alguno de ellos, por su estratégica situación, fueron convertidos en puentes fortaleza. Unos permitían el acceso a ciudades y otros controlaban el tránsito de personas, rebaños o mercancías a lo largo de los itinerarios. Los musulmanes construyeron el primero en la Península: Alcántara parece ser el ejemplo. Posteriormente los cristianos asimilaron esta técnica como propia, mejorándola en algunas ocasiones. Como punto clave de toda la región sobresale Toledo, lugar fundamental del sistema de comunicaciones del centro peninsular. La ciudad casi aislada por el río, necesitaba de comunicación constante y segura con el resto de los lugares. No es de extrañar que se construyeran aquí varios pasos. El resultado, en este tramo, fue la edificación de cinco puentes fortaleza: Zorita, Alcántara, San Martín, puente de barcas de la Cava y Puente del Arzobispo. No obstante, sobre otros grandes ríos es posible localizar diferentes formas de fortificación, dando muestra de una evolución heterogénea.

PALABRAS CLAVE: Tajo, Puente, Fortaleza, Edad Media.

SUMMARY: Bridges on wood, on wood and stone, on stone and of boats had been built to cross the barrier that represents the river Tajo. Among the bridges on stone, some of them were transformed into-fortresses because of their strategic position. In some cases, they allowed the access to the towns, in other cases, they controlled the traffic of people, herds or merchandise all along the itineraries. The Muslims built the first one in the Iberian Peninsula: Alcantara seems to be the exemple. Later, the Christians took the technique, with a remarkable progress in some occasions. The most important point of the region is Toledo, fundamental in the communications system of the geographical center of the Peninsula. The town is isolated by the river and needed constant and secure connections with other places. The construction of several bridges in this area is the consequence of this situation. Five bridge-fortresses had been built: Zorita, Alcantara, San Martin, bridge of boats of La Cava and Puente del Arzobispo. But we can find, at other big rivers, diferent kinds of fortresses, representing an heterogeneous evolution.

KEY WORDS: Tajo, Bridge-fortress, Middle Ages.

INTRODUCCION

El Tajo fue durante toda la Edad Media Hispánica un estrecho cauce que actuaría en unas ocasiones como frontera entre reinos y en otras como barrera estratégica; se convirtió en un elemento físico difícil de franquear. A lo largo de sus 1.050 kilómetros, desde la Sierra de Albarracín hasta Lisboa, tan sólo pudo atravesarse en determinados lugares: puntos que en la mayoría de las ocasiones estuvieron acompañados por fuertes intereses económicos o militares. En el presente tra-

bajo estudiaré la existencia de una serie de puentes defendidos mediante ingeniería militar, hasta el punto de constituirse en verdaderas fortalezas. La zona elegida para ello es el tramo comprendido entre Zorita de los Canes (Guadalajara) y el despoblado de Castros (Cáceres). En él observaremos cinco modelos distintos de puentes fortificados: Zorita, Alcántara, San Martín, Puente de Barcas de la Cava y Puente del Arzobispo. No obstante, los anteriormente nombrados no fueron los únicos puntos de tránsito. Aparte de los vados, considerados como pasos naturales, existieron algunos puentes no fortificados y numerosas barcas. De todos ellos intentaré aportar distintas referencias, con el fin de conseguir una visión de conjunto. Todos los enclaves concentraron sobre sí los caminos que enlazaron las regiones de norte a sur, convirtiéndose en nudos de comunicaciones fundamentales.

PUNTOS DE PASO EXISTENTES EN EL TRAYECTO

Aquí no insistiré en las rutas que cruzaban de norte a sur el Tajo ya que no es lo primordial del tema, en torno a ello pueden consultarse distintos trabajos bastante conocidos. Lo que verdaderamente nos interesa es la existencia de elementos de ingeniería dentro de esas rutas y la tecnología empleada para salvar los accidentes geográficos.

Como ya he advertido anteriormente, es posible enumerar distintos puntos de travesía. Dejando a un lado los vados, se instalaron barcas y se construyeron —según las posibilidades económicas y las épocas— puentes de madera o de fábrica. Aun separando los distintos momentos



FIGURA 1. Plano de situación de los puentes.

cronológicos, diferenciadores de modelos y técnicas, se intuye una insistencia a la hora de instalar los mejores elementos de ingeniería en los mismos lugares. Lo fundamental estriba en un aumento paulatino en la complejidad de las construcciones y en la alternativa complementaria de nuevos enclaves de paso.

Al final de la Edad Media (Fig. 1), lo que antes era un tránsito obligado por lugares muy centralizados, al transcurrir los siglos, estos se diversificaron según las necesidades; aunque aquellos conservarían su mayor importancia mucho mejor situados y al formar parte de las rutas primarias. El resultado de los años nos permite configurar una lista de los pasos creados, todos ellos documentados de una manera u otra¹:

ZORITA DE LOS CANES: (Guadalajara). Puente de fábrica fortificado. Precede y da acceso a la ciudad. Itinerario regional.

FUENTIDUEÑA DE TAJO: (Madrid). Barca. Itinerario regional.

ALARILLA: Fuentidueña de Tajo (Madrid). Puente (madera). Itinerario regional y trashumante.

OREJA: (Toledo). Puente (madera). Barca. Itinerario local.

ARANJUEZ: (Madrid). Puente (madera). Itinerario local.

ALHÓNDIGA: Añover de Tajo (Toledo). Puente de fábrica. Itinerario local.

ACECA: (Toledo). Barca. Itinerario regional.

ALCÁNTARA: (Toledo). Puente de fábrica fortificado. Precede y da acceso a la ciudad. Itinerario general.

SAN MARTÍN: (Toledo). Puente de fábrica fortificado. Precede y da acceso a la ciudad. Itinerario general.

BAÑO DE LA CAVA: (Toledo). Puente de fábrica y barcas fortificado. Precede y da acceso a la ciudad. Itinerario general.

PUEBLA DE MONTALBÁN: (Toledo). Puente de fábrica. Itinerario general y trashumante.

MALPICA: (Toledo). Barca. Itinerario local.

TALavera DE LA REINA: (Toledo). Puente de fábrica y ladrillo defendido. Precede y da acceso a la ciudad. Itinerario general.

PINOS: Azután (Toledo). Puente de madera. Itinerario regional y trashumante.

PUEBTE DEL ARZOBISPO: (Toledo). Puente de fábrica fortificado. Itinerario general y trashumante.

CASTROS: Villar del Pedroso (Cáceres). Puente mixto, fábrica y madera. Precede y da acceso a la ciudad. Itinerario local.

Durante la mayor parte del tiempo es posible establecer la existencia de zonas predominantes a la hora de encauzar las rutas hacia los embudos formados por los puentes o barcas. Es fácil adivinar, desde el Norte hacia el Sur, en lo que fue la Marca Media, después Reino de Toledo, varias regiones aptas, apropiadas y rentables para atravesar el Tajo. Por el Norte, Zorita de los Canes ejerció su influencia y creció gracias a un puente. Más al Sur el de Alarilla con Oreja, turnándose en el tiempo. En el centro y dominando todas las rutas convergentes en ella aparece Toledo. Hacia el Este en un espacio vital para la región estuvo Talavera. Por último en el Sur, en una estrecha franja se construyeron cuatro puentes hasta el definitivo del Arzobispo. Por lo demás se instalaron pasos intermedios, como el de Alhóndiga y el de Montalbán, ambos relacionados con la ganadería, debiendo su importancia a este hecho. No obstante, en aquellos lugares que destacaron por ser vitales, tanto para la libertad de tránsito de personas y rebaños, como para la fluidez en el comercio, se construyeron puentes fortaleza: Zorita, Toledo y Puente del Arzobispo. Además, en los dos primeros casos se les unió la necesidad de defender los únicos accesos posibles a las ciudades desde la otra orilla.

¹ En mayúsculas aparece el nombre con el que se identifica el puente. A continuación aparecerá el término municipal y la provincia en donde se localiza, seguido de las características estructurales más importantes, para terminar con la situación que ocupó dentro de las vías de comunicación.

Por otra parte, debe determinarse la propiedad, pues de ella depende la construcción, explotación e importancia que adquieran los pasos. Unos serán partes integrantes de las ciudades, gobernadas por laicos o eclesiásticos, otros estarán incluidos en la lista de propiedades de los señores, y algunos pertenecerán a las Ordenes Militares. En este último caso y durante el siglo XIII, los monjes guerreros necesitaron de abundantes recursos para mantenerse. Las actividades desarrolladas para conseguir tal fin se dirigieron a la adquisición de tierras, el cultivo de los campos, la ganadería, el comercio con los musulmanes y controlar el tráfico en la meseta con portazgos. Entre todas llegaron a tener el negocio de gran parte de los pasos del Tajo: la de Calatrava por el puente de Zorita, la de Santiago por Alarilla o Fuentidueña; la de Alcántara por Alcántara y en el de Alconetar; la de Monfrag en el de Albalat y Trujillo en el sector del Carpio, Ronda y Montalbán².

PUENTES NO FORTIFICADOS

Alarilla

Aparte de los pasos transformados en verdaderos castillos, existieron como hemos visto otros lugares que cumplieron con el mismo objetivo; facilitar el tráfico en las vías de comunicación. Alarilla es el segundo puente aguas abajo después de Zorita. Posibilitó, al menos desde 1223, el paso por su estructura de mercancías y ganados para su venta en mercados del sur³. Quizá desde el siglo XIII canalizaría el trasiego de la trashumancia primitiva. Aunque después se consolidaría con los rebaños mesteños a través de la cañada soriana.

En la actualidad no quedan restos de este puente. Debíó ser trasladado con toda probabilidad a Fuentidueña de Tajo, mejor protegido por el arruinado castillo. Siguiendo la cañada desde el puente de la carretera, tres kilómetros al sur, llegamos al lugar donde hoy se sitúa la ermita de Alarilla. Aquí se adivina un amplio despoblado instalado en una altura sobre el río y perfectamente situado al otro lado del valle, aunque conectado visualmente a Fuentidueña⁴. Parece factible que en un estrecho recodo del Tajo, cercano a este despoblado, debíó de instalarse un puente de madera eminentemente ganadero, que tuvo que cambiar su emplazamiento geográfico. Primero por la decadencia de Alarilla y después por la mejor situación de Fuentidueña, que mira hacia el sur⁵.

Oreja-Aranjuez

Cercano a estos dos puntos se asienta la fortaleza de Oreja. Más adelante, en Aranjuez, territorio de la Orden de Santiago, encontraremos otro paso. En ambos lugares se construyeron sendos puentes de madera, con un fin meramente local. Además en Oreja el paso del río se complementaba con una barca, empleada normalmente por los vecinos de Ocaña⁶. De ninguno de ellos quedan restos visibles.

² GONZÁLEZ GONZÁLEZ, J., *Reinado y diplomas de Fernando III*, Córdoba, Caja de Ahorros de Córdoba, 1980, vol. I, pp. 179-180.

³ AHN, Uclés, caj. 86, nº 5. Fernando III, apoyándose en determinaciones de su abuelo, mando que «nengun ganado ni otra cosa nenguna pora vender en razon de mercadura non passe Taio en puente ni en barco fuera por la puente de Toledo et de Alfariella et de Zorita».

⁴ «El despoblado de Alarilla se sitúa en una amplia ladera, que abarcaría un extenso espacio desde la ermita del mismo nombre al borde de la pared cortada por el Tajo. La elevación es la mayor altura de esta parte del valle y se complementaría perfectamente con Fuentidueña de Tajo, con la que se comunica ríonamente y, por tierra, a través de la cañada. En la superficie puede recogerse abundante material cerámico, con una cronología entre los siglos XII-XV.

⁵ En las relaciones de Felipe II, se relata que junto a la villa existe una barca y que junto a la misma, aguas arriba, existe un puente de madera para el paso de ganados cuando van a los Extremos y vienen de la sierra. Ambos pasos son de Luis de Requesenes, comendador mayor de Castilla. Valen unos 250.000 mrs al año ambos juntos. VIÑAS, C.; PAZ, R., *Relaciones histórico-geográfico-estadísticas de los pueblos de España. Hechos por iniciativa de Felipe II (Provincia de Madrid)*, Madrid, CSIC, 1949, p. 276.

⁶ La explotación de la barca era privilegio de la Encomienda Mayor de Castilla. VIÑAS, C.; PAZ, R., *Relaciones histórico-geográfico-estadísticas de los pueblos de España. Hechos por iniciativa de Felipe II (Reino de Toledo)*, Madrid, CSIC, 1951, vol. I, p. 177.

Alhóndiga

Mucha más trascendencia tendrá el paso de Alhóndiga, localizado dentro del término municipal de Añover de Tajo. Fue el puente más importante en esta parte del valle. Conectaba ambas orillas y permitía el acceso desde Aranjuez hacia Toledo, siempre en el camino real. Las relaciones de Felipe II lo localizan a mitad de camino entre Añover y Villasequilla de Yepes. El puente fue construido por la villa de Ocaña y los pueblos que se aprovechaban de su existencia, lo que permitió una mayor fluidez en las comunicaciones regionales, ofreciendo incluso un alivio en la trashumancia ganadera⁷. Actualmente este puente ha desaparecido, siendo sustituido por otro e incluso se trasladó el emplazamiento.

Puebla de Montalbán

Dejando a un lado el enclave de Toledo, saltaré hasta la Puebla de Montalbán. En este término se construyó, no con numerosas dificultades de ingeniería, uno de los pasos más importantes de la Mesta. El puente de la Puebla fue considerado como uno de los puertos reales —incluido en la cañada segoviana— más rentable del tránsito mesteño. La descripción que de él se hace en las relaciones de Felipe II no es muy favorable: «en el dicho rio Tajo hay una puente, la cual es un puerto de los más principales de Su Magestad para el paso de los ganados de la cabaña real y la dicha puente es la mas mala que se pueda imaginar porques de madera toda sino es un poquito, y a



FIGURA 2. Arcos asentados sobre zampeado. Puente de Montalbán. Foto A. Malalana.

⁷ VIÑAS, C.; PAZ, R., *Relaciones... (Reino de Toledo)*, vol. I, pp. 71 y 177.

tercer día se caen pedazos della, donde peligran muchas personas y bestias». Más adelante se añade: «por ser la dicha puente de madera y estar tan mala como está ha perecido y perece mucha gente»⁸.

La estructura ha soportado continuas reparaciones caracterizándose por su heterogénea construcción. Su forma adopta un ligero alomamiento sobre la mayor pila, siendo zigzagueante su rasante. La apariencia actual es endeble, y a pesar de utilizarse para el tráfico de vehículos como carretera provincial, en cualquier momento puede venirse abajo. Cuenta en la actualidad con unos 175 metros de longitud, con una calzada de unos cinco metros de ancho sustentada por 11 ojos, la mayor parte de ellos de la época ilustrada. Sin embargo, los dos primeros, arcos rebajados, se caracterizan porque sus respectivas pilas⁹ no se apoyan directamente sobre el fondo del río, sino sobre un espectacular zampeado¹⁰ de grandes losas cuadrangulares de granito cercadas a cuatro por gruesos maderones (Fig. 2). Estamos ante las reparaciones ejecutadas en los años de los Reyes Católicos, con el único fin de consolidar un puerto rentable en el sistema de cañadas.

Talavera de la Reina

De la Puebla de Montalban saltamos a Talavera de la Reina, la ciudad más importante, islámica o cristiana, en el occidente toledano. Asentada en un punto vital de la región, se comunica con el Sur del Tajo mediante un larguísimo puente, hoy totalmente arruinado, aunque con importantes vestigios. La imagen más clásica del puente talaverano es la ofrecida 1567 por una de las vistas de Anton Van den Wyngaerde¹¹. En ella se observan las grandes dificultades para mantener el paso sin que desapareciesen algunos de los arcos por la corriente. La imagen del geógrafo nos muestra en el dibujo algunas obras de reparación. Las recopilaciones nos confirma este hecho: «Hay en el dicho río Tajo, junto a esta villa, una puente que se arrienda por año en cuarenta mil maravedis y es de los propios de Talavera, la cual por haberla rompido el río y llevadose mucha parte de ella es muy mayor la costa que la renta»¹².

La estructura, tradicionalmente, recibe el nombre cariñoso de «puente romano», aunque no queden restos que puedan certificar esta definición. La obra que hoy subsiste es mayormente medieval, obras iniciadas por los musulmanes talaveranos, conservadas por los primeros pobladores cristianos y reconstruido por los arzobispos toledanos. La utilización del ladrillo lleva a J. Jiménez de Gregorio al mudejarismo toledano¹³. El cardenal Mendoza encargaría a Fray Pedro de los Molinos, jerónimo de la ciudad, la dirección de la construcción de un nuevo puente o reconstrucción del antiguo en 1483¹⁴. La importancia de este enclave radica en lo siguiente: durante muchos años, al menos hasta el siglo XIII, fue el único puente construido con fábrica en este tramo del Tajo, encaminándose hacia aquí las rutas de Extremadura, de Andalucía Occidental y las ganaderas.

Su estructura ha sido muy maltratada (Fig. 3.a), construida de manera oblicua, ilógicamente para un diseño tan longitudinal obligado a soportar mucho más la fuerza de la corriente. De ahí el resultado visible de destrucción y de total inutilización. La imagen que ofrece es patética. Es una suma de continuas reparaciones que mezclan los estilos y las épocas. Pueden verse pilas giradas reaprovechadas como nuevos pilares. La utilización del ladrillo es fundamental como medio barato y rápido de construcción.

Debemos pensar en un puente islámico. Hasta ahora no es posible certificarlo. La estructura que tenemos se levantó en cuatro épocas diferentes. Adoptando cierto alomamiento sobre el arco

⁸ VIÑAS, C.; PAZ, R., *Relaciones... (Reino de Toledo)*, vol. II, pp. 256-257 y 265-266.

⁹ Pila: cada uno de los machones que sostienen dos arcos contiguos o los tramos de un puente.

¹⁰ Zampeado: obra de cimentación a base de cadenas de madera y macizos de mampostería, a fin de construir sobre terrenos poco firmes o fangosos. PANTAGUA, J. R., *Vocabulario básico de arquitectura*, Madrid, Cátedra, 1990, p. 337.

¹¹ KAGAN, R. L. *Ciudades del Siglo de Oro. Las Vistas Españolas de Anton Van den Wyngaerde*, Madrid, Ediciones El Viso, 1986, pp. 349-352.

¹² VIÑAS, C.; PAZ, R., *Recopilaciones... (Reino de Toledo)*, vol. II p. 289.

¹³ JIMÉNEZ DE GREGORIO, J., «Tres puentes sobre el Tajo en el medievo», *Hispania*, XIV, 55 (1954), pp. 163-226.

¹⁴ FERNÁNDEZ Y SÁNCHEZ, I., *Historia de Talavera de la Reina*, Talavera, 1896, p. 333.

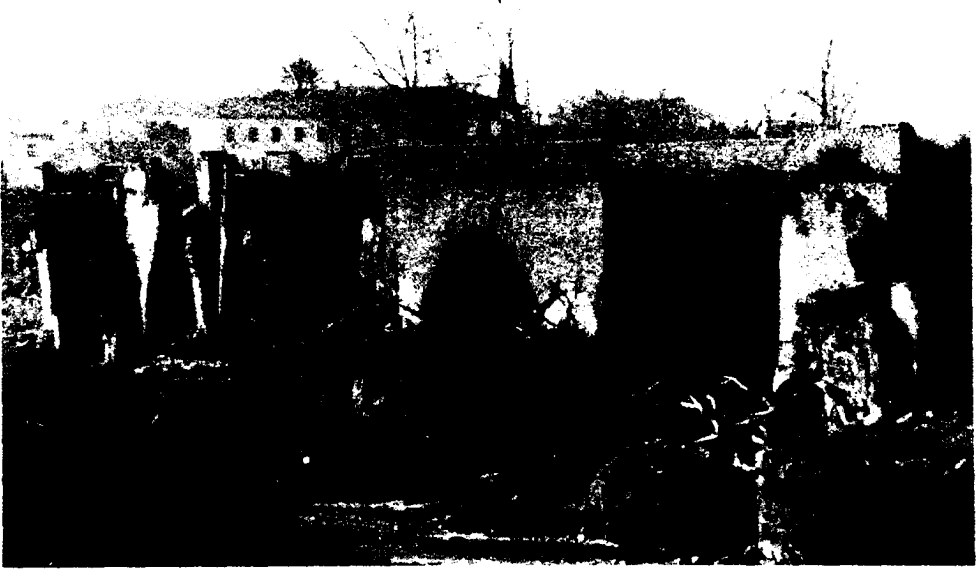


FIGURA 3. Puente de Talavera. Fotos A. Malalana.

de ladrillo apuntado más alto, ya cerca de la ciudad. La calzada no es lineal, sino que zigzaguea. La anchura media de la misma oscila en torno a los 4 m.

Los tramos más antiguos certifican lo que fue un puente completamente de fábrica, cuyos paramentos muestran un aparejo regular de sillares bien cortados (Fig. 3.b). El arco tipo es apuntado. Las pilas anchas, en su centro se abren aliviaderos formados por arcos entre medio punto y apuntado. Los tajamares y contratajamares serían muy bajos y con formas triangulares. La cronología de su construcción estaría entre finales del siglo XIV y principios del XV. Muchas de las pilas de este puente, volteadas y fuera de su sitio, forman la base de las pilas de un nuevo puente.

En 1483 comenzaron las obras de un nuevo puente, culminando en una segunda fase en el siglo XVI. El anterior debía de estar seriamente dañado, por lo que hubo que sustituir muchos de sus arcos. El elevado presupuesto y el mantenimiento de un tráfico continuo llevaron a los constructores a utilizar el ladrillo, aproximándose al mismo tiempo a las técnicas de la arquitectura mudéjar. El arco tipo va del apuntado hasta el de medio punto, pasando por uno de transición o por rebajados. Los paramentos, excepto las bases que son la reutilización de los anteriores, son de ladrillo, al igual que las roscas de los arcos. En la última fase, muy avanzada la Edad Moderna, se levantaron varios arcos de fábrica en el lado de la ciudad, con un quiebro, aguas abajo, de 30 grados en relación con la dirección real de puente.

Puente de Pinos

Este puente tiene relación con la actividad económica del monasterio de San Clemente de Toledo y con la villa de Azután, primitivamente la Torre de Borge Azután. En 1225, el concejo de Ávila daba una licencia a dicho monasterio para que construyese un puente sobre el Tajo: «Que puedan hacer pasaje o puente en el rio de Taio e damosles dasede donde cae el rio de Rujo [Huso] en el Taio fasta o cae el arroyo Dalcolea en este mismo rio Taio, e demosgelo demas la partes del ende e daquende quanto derecho nos avemos assi como va derechamente por somo del lomo e decende a pinos y a retamosa y alcolea¹⁵».

Años más tarde Alfonso X concedería al monasterio la libertad de tránsito de sus ganados por todo el reino, sin sujeción al portazgo, montazgo, peaje y asadura. El privilegio le permitió construir el puente de Pinos. Una de las consecuencias fue la oposición violenta de los talaveranos que vieron mermar la primacia de su puente. El 17 de febrero de 1258, mediante sentencia de Alfonso X, tras la querrela interpuesta por el monasterio de San Clemente de Toledo contra el concejo de Talavera, terminarían definitivamente las disputas¹⁶. La abadesa del monasterio luchó contra los talaveranos, por que estos «les derribaran la lavor que havien fecha en la puente que les yo [Alfonso X] mandé facer sobrel rio del Taio en Azoltan..., sean tornados en so tenencia, et que labren la puente, et la hayan asi como la mi car[ta] plomada dice por que les yo mande facer esta puente». Concluye el documento que el concejo de Talavera debería perder todos sus derechos y pagase el coste doblado de lo derribado.

No fue la única vez que la débil estructura de fábrica y madera sufrió un grave deterioro. En los momentos más críticos de la rebelión del infante don Sancho contra su padre Alfonso X, estando aquél en la zona de Talavera, persiguió a un famoso malhechor, un tal Romero, que escapó al verle en un caballo. El infante salió para apresarlo, «fasta que llegó a la Puente de Pinos, que es en Tajo; es desque pasó el ladron, derribó las vigas de la puente, que era de madera, porque non pudiese pasar allende, é acogióse el ladron á un castillo que avia furtado, que decian Cabañas»¹⁷.

¹⁵ BN, ms. 13.094, fol. 570.

¹⁶ *Memorial Histórico Español: Colección de documentos, opúsculos y antigüedades*, Madrid, RAH, 1851, t. I, pp. 131-132.

¹⁷ «Crónica del Rey don Alfonso Decimo», CRC, t. I. BAE, vol. LXVI, Madrid, Atlas, 1953, p. 64.

Las abadesas, además de proteger lo mejor posible la conservación de la estructura, impedirían la edificación de nuevos puentes en las comarcas circundantes. Sin embargo, y pese a los denodados esfuerzos por impedirlo, la construcción del Puente del Arzobispo significó la práctica desaparición de Pinos: aunque el monasterio conservase parte de los derechos del tránsito ganadero por el nuevo puerto mesteño del Arzobispo.

Castros

En el término municipal de Villar de Pedroso, en la provincia de Cáceres, aguas abajo del Puente de Arzobispo, se localiza el despoblado de Castros, más conocido por los lugareños por la Muralla. Para F. Jiménez de Gregorio, este asentamiento «tendría una misión de vigilancia y defensa del paso del río, justificable por la existencia del puente»¹⁸. Este asentamiento islámico formó parte del señorío de Azután desde 1296, ejercido por las monjas bernardas del monasterio de San Clemente de Toledo, las mismas que construyeron el de Pinos. Es muy probable que este hecho fuese perjudicial para el puente de Castros. La coexistencia de dos pasos tan cercanos no tiene sentido, al menos en este caso, por lo que todo hace suponer que las abadesas favorecieron el más cercano a la villa de Azután. En el siglo XVI la población estaba abandonada¹⁹.



FIGURA 4. Pilares del Puente de Castros. Foto A. Malalana.

¹⁸ JIMÉNEZ DE GREGORIO, F., «Fortalezas musulmanas de la línea del Tajo», *Al-Andalus*, XIX (1954), 415.

¹⁹ MARTÍNEZ LILLO, S., *La arquitectura militar islámica de Talavera de la Reina (Toledo). El primer recinto amurallado*, (Tesis Doctoral leída en marzo de 1990), t. II, p. 509-528. Ed. en microfilm nº ISBN 84-7477-290-7, UAM, 1990. En un elaborado trabajo puede comprobarse los nuevos datos aportados en el caso de Castros.

Los restos que aún subsisten definen un corto paso encajonado por el cauce rocoso (Fig. 4). El puente de madera sustentado por cuatro pilares alargados. Tres de ellos tienen una planta hexagonal, ya que forman sobre sí mismos tajamares triangulares. Los paramentos presentan un aparejo regular y de mampostería concertada. Entre todos sobresalen los dos centrales, de mayores dimensiones, mientras que los dos laterales, mucho más pequeños, se asientan en las orillas rocosas.

Aún puede observarse en alguno de los pilares los mechinales donde encajaban las vigas que aguantaban otras transversales que formaban la calzada de madera de este puente. Aunque tiene una cronología difícil de precisar, parece ser construcción cristiana muy primitiva.

PUNTES FORTALEZA

Zorita de los Canes

En este punto fundamental de la provincia de Guadalajara se asentó una importante ciudad de al-Andalus, emplazamiento que permanecería estable hasta finales del siglo XV dentro del Reino de Toledo. La situación estuvo determinada por la presencia del puente, que con el tiempo fue el más al Norte de los fortificados en el Tajo.

Durante la época islámica fue una plaza fundamental en la línea del río. Relacionada con Santaver, se integraba en el camino que viniendo desde Huete y Uclés se dirigía hacia Zaragoza, pasando por Molina de Aragón, Daroca y Muel²⁰, formaba parte además del itinerario Alcalá, Guadalajara, Cuenca. En las luchas entre 'Abd al-Rahmān III contra los Banū Din I-Nun aparece Zorita, por primera vez en las crónicas (926), como punto estratégico²¹. A partir de entonces sería plaza militar relevante y punto obligado en las expediciones califales. Esta importancia se mantendrá con Alfonso VI como plaza cristiana, incluida la etapa de dominación almorávide (1113). Posteriormente fue repoblada con mozárabes llegados desde Aragón, sobre todo de Calatayud. No obstante, el suceso con mayor trascendencia fue quedar bajo el señorío de la Orden de Calatrava desde 1174.

Como ya he dicho anteriormente, Zorita debió su importancia al estar colocada en rutas fundamentales dentro de las comunicaciones peninsulares. Así puente y ciudad se relacionan, aunque la ciudad y la fortaleza dependiesen del puente. Es de suponer que ya existiera en época del poblamiento musulmán, sin embargo, no será hasta 1152 cuando se mencione por primera vez. En este año Alfonso VII hizo donación de una aceña junto al puente de la villa²². En 1295 fue rehecho²³. En el mismo siglo los calatravos permitieron a los vecinos de Almonacid y Albalate el cultivo de las tierras a cambio de obligarse a ayudar en las reparaciones de los muros y del puente²⁴. La última noticia del mismo fue en 1544, cuando quedó destrozado por una riada, levantándose uno nuevo, que según B. Pavón Maldonado estaría relacionado con los restos actualmente visibles²⁵.

Intentar aproximarnos a un conocimiento físico de la estructura arquitectónica se complica al estar totalmente arruinada. Tan solo ha resistido una de las pila-torre, la más cercana a la puerta de la ciudad. En la otra orilla se observan los restos de otra pila, aunque con distinta técnica constructiva.

²⁰ IBN HAYYĀN. *Crónica del califa 'Abd al-Rahmān III an-Nāṣir entre los años 912 y 942 (al-Muqtabis V)*, ed. M. J. Viguera y F. Corriente, Zaragoza, 1981, p. 245.

²¹ IBN HAYYĀN. *Muqtabis V*, p. 132.

²² «Relaciones topográficas de España, provincia de Guadalajara», ed. C. García, 1903-1912, vol. III, en *Memorial Histórico Español*, t. XLIII, p. 151.

²³ *Relaciones de las cosas notables ocurridas en la Alcarria en el siglo XVI escrita por el Cronista de Almonacid de Zorita, Matias Escudero de Cobeña*, ed. F. Fernández Izquierdo, Guadalajara. Ayuntamiento de Almonacid de Zorita, 1982, pp. 131-139.

²⁴ *Relaciones topográficas...*, Provincia de Guadalajara, vol. III, p. 152.

²⁵ PAVÓN MALDONADO, B., *Guadalajara medieval. Arte y arqueología árabe y mudéjar*, Madrid, CSIC, 1984, p. 189.

La pila-torre forma una sola pieza edificada. Reúne al unísono sobre sí la pila, el arranque de los arcos en ambos sentidos y la torre defensiva; el tajamar y el cotratajamar enterrados por los continuos depósitos fluviales formarían parte del conjunto²⁶ (Fig. 5). La fábrica da un aspecto compacto, utilizando un aparejo regular con sillares de grandes dimensiones asentados a cuchillo, perfectamente trabajados y marcados con signos de cantero. Todos los elementos engarzan perfectamente. La forma adoptada es la de un rectángulo coronado en los dos extremos largos por sendos semicírculos. La presencia en el extremo derecho de una arista le otorga una fisonomía algo más lineal. Una vez alcanzado el espacio dedicado a la rasante de la calza se elevaría la torre defensiva. Solamente puede adivinarse el punto de apertura de las puertas de tránsito y acceso a través del puente hacia la puerta de la ciudad. La forma de coronación de la misma, así como la posibilidad de la existencia de otra torre en el lado exterior sólo puede adivinarse mediante hipótesis. Esta puede llegar con la búsqueda de paralelos. Contamos con un puente de parecidas características: Pinos Puente en Granada una construcción islámica. La torre-puerta de Zorita y la de Pinos Puente se asemejan bastante, por lo que no sería de extrañar una influencia.



FIGURA 5. Pilar-torre del Puente de Zorita de los Canes. Foto A. Malalana.

En este caso, un puente con torres a los extremos, no parece relacionarse con el sistema integrado de fortaleza-recinto murado. El puente comunicaría Zorita con la orilla contraria del Tajo, pero sin formar una defensa común, a pesar de la escasa consistencia de la puerta de la ciudad. El puente constituyó una fortaleza independiente, que permitió custodiar un paso fundamental en las rutas ya señaladas, e incluso proteger con más posibilidades el asentamiento urbano. Su cronología, discutiendo la calculada por B. Pavón Maldonado, podría quedar enmarcada dentro del reinado de los Reyes Católicos.

²⁶ Tajamar: en el pilar del puente, la cara apuntada en forma de quilla dispuesta para romper la fuerza de la corriente. Contratajamar: en el pilar del puente, el estribo dispuesto en situación opuesta al tajamar.

Toledo cuenta con alguno de los mejores ejemplos de puente fortaleza. Aquí se situó uno de los pasos con mayor renombre de la Península, siendo uno de los monumentos más significativos de la ciudad. Alcántara no es, sin embargo, el único modelo. Habría que añadir San Martín, el más bello, y la Cava el único modelo aún en pie de este tipo. «Dedúcese de todo ello que en la ciudad del Tajo dominó un hábito constructivo local inaugurado por los romanos y continuado por los árabes al menos hasta el siglo XI. La formalista fábrica de sillares aparejados a soga y tizón impuesta por los omeyas de Córdoba y en puntos aislados de las marcas Inferior y Media de al-Andalus no acaba de verse definida en Toledo. El puente de Alcántara de Toledo participa y con intensidad de esa arquitectura ambigua determinada por materiales bien labrados que acarreo de tal manera... no es posible ver una fábrica con línea constructiva continua y uniforme»²⁷. Alcántara significa la sucesión de épocas, de estilos arquitectónicos y de capacidades técnicas. Su fisonomía muestra la necesidad de comunicar la ciudad con el exterior, defendiéndola a la vez de los enemigos. Es el resultado de una definición de paso vital y fortificación indispensable.

Las referencias son frecuentes, aunque la mayoría sean repeticiones. En el 797 Al-Hakan I reprimiría una sublevación en Toledo, los cronistas citan la puerta del Puente, cerca de la cual el muladí 'Amrūs levantó una fortaleza para sofocar la revuelta²⁸. En el año 808 fue empalado en su extremo Galib ibn Tammān ibn 'Alqama por orden de Abū-l-Walīd Ḥisan al Ridā²⁹.

En el 858, ibn 'Idāri cuenta que el emir Muhammad I, ante una nueva revuelta de Toledo, una vez adueñado del puente lo minó y, fingiendo la retirada, se hundiría al salir los del interior para ocuparlo llevándose por delante a los defensores toledanos³⁰. Del mismo hecho existe un poema que dice: «Ha quedado Toledo despoblada/ a merced de las aves de rapiña./ Ha quedado sin gente, desguarnecida,/ silenciosa como una tumba./ No ha querido Allah que subsista un puente/ erigido para el paso de las tropas infieles»³¹.

En el 930, se inicia un asedio que dura dos años, construyéndose Chalencas, las tropas acantonadas estaban bajo el visir y caid Sa'id ibn al-Mundir al-Qurasi. Su hijo Muḥammad ibn Sa'id estuvo apostado a la entrada del puente. Una vez rendida la ciudad 'Abd al-Rahmān ordenó reconstruir el «puente sobre el río que da a sus mismas puertas de entrada»³².

En el siglo XI ibn Hawqal visitó la Península. En Toledo conoció lo bello que era el puente. Ibn Hayyān tomó la descripción del cadí Sa'id ibn Sa'id: «Pasada esa agostura, se ensancha y su curso se hace más regular hasta llegar a la puerta de Toledo por la parte del oriente estival, y se desvía hacia el sur, metiéndose allí por debajo de su portentoso puente de un solo ojo para torcer totalmente del sur al poniente invernal casi dos tercios de círculo y luego tomar el oriente estival»³³.

Idrīsī dirá lo siguiente de Toledo. «Está situada sobre un cerro y hay pocas villas que se puedan comparar con ella por la solidez y la altura de los edificios, la belleza de los alrededores y la fertilidad de sus campos, regados por el gran río llamado Tajo. Se ve allí un acueducto muy curio-

²⁷ PAVÓN MALDONADO, B., *Tratado de Arquitectura...*, pp. 130-131.

²⁸ IDĀRI IBN 'IDĀRI, en la edición de F. Fagnan, *Histoire de l'Afrique et de l'Espagne intitulée al-Bayano l-Mogrib*. Argel, 1904, vol. II, pp. 112 y 138.

²⁹ *Fath al-Andalus*, trad. J. González, p. 79.

³⁰ IBN 'IDĀRI, *al Bayān*, vol. II, p. 157.

³¹ TERES, E., «'Abbas ibn Fīmas», *Al-Andalus*, XXV (1960), 245. GAYANGOS, F., *The history of de Mohammedan dynasties in Spain*, Londres, 1849, vol. I, pp. 47-48. El mismo hecho lo recoge LEVI-PROVENÇAL, E., «La description de l'Espagne d' Aḥqāmā al-Rāzī, Essai de reconstitution de l'original arabe et traduction française», *Al-Andalus*, XVIII (1953), 81. BAKRI, *The geography of al-Andalus and Europe. From the book. «Al-Masalik wal-mamalik*», ed. A. 'Alī El-Hayyī, Beirut, 1968, p. 87.

³² IBN HĀYYĀN, *Crónica del Califa 'Abd al-Rahmān III*, p. 214. IBN 'IDĀRI, *Al-Bayān*, vol. II, p. 337.

³³ IBN HĀWQAL, «Configuración del mundo», trad. M^a. Romani, en *Textos Medievales*, 26, Valencia, 1971, pp. 69 y 211. Entre los siglos XI y XII las descripciones coincidieron en su belleza: LUTFI 'ABD AL-BADI', «Nass andalusi yadid. Qit'a min Kitāb Frahta al-Anfus li-ibn Galib», *RIMA*, II (1955), 188.

so, compuesto por un solo arco, por debajo del cual las aguas corren con una gran violencia y hacen mover, en la extremidad del acueducto, una máquina hidráulica que hace subir las aguas a 90 estadales de altura; llegadas a lo alto del acueducto, siguen la misma dirección y penetran después en la ciudad»³⁴.

Al-Rāzī comentaría en los distintos manuscritos que en esta ciudad existía «una puente rica e maravillosa, e a tanto fue sotilmente labrada que nunca omne pudo asmar con verdat que otra tan buena avia fecha en toda España. E fue fecha quando reyno Mahomat Olme, e esto fue quando andava la era de los moros en dozientos e quarenta años»³⁵. De igual manera harían las descripciones Ibn Gālib, Yāqūt, al-Ĥimyārī y al-Maqqarī.

La última noticia relacionada con actividades de los musulmanes supone una reconstrucción radical, según constaba en las famosas lápidas colocadas en la fachada posterior de la torre interior en tiempo de Alfonso X. En ellas se narraban algunos sucesos famosos relativos al puente: «que ovo fecha Alef fiio de Mahomat Alameri alcaide de Toledo por mandado de Almanzor Ibo Amir Mahomat fiio de Abi Hamir alguazil de Amir Almomenin Yxem e fue acabada en era de los moros que andava a esse tiempo el CCC. e LXXXVII annos» (997)³⁶. Probablemente el texto fue copiado de la que existió en la antigua torre, antes de las reformas de Enrique I y el rey Sabio.

La capitulación del Toledo hispano-musulmán en 1085 puso en manos de Alfonso VI un extenso territorio en el que sobresalían numerosos recintos fortificados. Años más tarde, cuando 'Ali b. Yūsūf atacó la ciudad (1109), tras destruir Azecha y San Servando, llegó hasta el exterior del puente. La *Chronica Adefonsi Imperatoris*, cuenta de esta manera los sucesos: «Hoc videns rex Ali iussit peditibus ut adducere multę lingea vinearum et arborum et per noctem poner ea furtim ad radicem fortissima e turris, quae est sita in capite pontis contra Sactum Servandum. Media autem nocte, sarraceni coeperunt mittere fortissimum ignem de alcadram in lignis cum ballisistis et cum sagittis ut cremarent turrem: sed christiani qui in turre erant verterunt multum acetum vini super ligna et mortuus est ignis. Erant autem simul cum domno Alvaro in civitate magna turba senum magni cunsillii et multa futura praevidentes, quos ibi reliquerat rex domnus Adefonsus ad custodiendam civitatem quousque veniret rex ex suo semine, qui eam liberaret a bello sarracenorum»³⁷. Los siguientes hechos nos hablarán de sucesos catastróficos provocados por desastres naturales.

Las narraciones de los *Anales Toledanos* nos acercan a los efectos de distintas crecidas del Tajo, todas ellas violentas y arrasadoras, que afectaron en menor o mayor medida al puente. En 1113 las aguas cubrieron el arco de la puerta de la Almohada. En 1168, 1178 y 1181 llegaron hasta San Isidro. Tres nuevas inundaciones sacudieron Toledo en 1200, 1207 y 1221. Quizá fue en 1211 cuando la torre defensiva interior, que guardaba la entrada a la ciudad y la plaza de armas, se vino abajo. Los daños o el estado de deterioro debieron aconsejar una nueva edificación, obras ejecutadas durante el corto reinado de Enrique I.

E. Llagudo y Amirola recuperó para su libro unos apuntes de Esteban de Garibay en los que recogía una noticia fundamental. Mencionaba la intervención de Mateo Paradiso, posible maestro de obras de la torre interior, y las causas de su destrucción: «Tornado este rio a crecer, la derribó un pilar por febrero de 1211 y tomó a caer la puente... Ya estaba reparada mando Henrique I fundar en ella una torre para su mayor fortaleza y de la ciudad». Además transcribió el texto de una lápida conmemorativa: «Henrik, fillo del Re Alfonso, mando fer esta torre e porta a honor de Dios, por mano de Matheo Paradiso en era 1255»³⁸.

El puente volverá a derrumbarse por las fuertes lluvias de 1243 y 1249. Las últimas fueron tremendas. «... fue el grand diluvio de las aguas e començo ante del mes de agosto e duro fasta el

³⁴ AL-IDRISI, *Geografía de España*, Valencia, Anubar Ed., 1974, p. 178.

³⁵ «Crónica del moro Rasis», ed. D. Catalán y M^a. S. de Andrés, en *Fuentes cronísticas de la Historia de España*, Madrid, Gredos, 1975, t. III, p. 300.

³⁶ AMADOR DE LOS RÍOS, R., «Los puentes de la antigua Toledo», *RABM*, VII (1903), 335. *Monumentos Arquitectónicos de España. Toledo*, Madrid, 1905, p. 165.

³⁷ *Chronica Adefonsi Imperatoris*, ed. L. Sánchez Belda, Madrid, CSIC, 1950, p. 76-77.

³⁸ La referencia se toma de E. de Garibay en el tomo IX de sus obras inéditas, fol. 512, tít. 6^o. Llagudo y Amirola, E., *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España desde su restauración*, ed. J. Agustín Cean-Bermúdez, Madrid, Turner, 1977, t. I, p. 41.

yueves XX e VI dias andados de deziembre e fueron las llenas de aguas muy grandes por todas las mas de las tierras e fizieron muy grandes dannos en muchos logares e señalamiento en Espanna que derribaron las mas de las puentes que y eran e entre todas las otras fue derribada una grand partida desta puente de Toledo». Así quedó reflejado en las lápidas colocadas en la torre interior después de que Alfonso X reconstruyese su estructura³⁹. Este monarca decidió emprender las nuevas obras con el fin de consolidar definitivamente el paso, dejando de depender de las violentas embestidas de las crecidas ocasionales. Los trabajos fueron ejecutados entre los años 1258 y 1259.

Puede decirse que la fisonomía que nos ha llegado hasta hoy, es la diseñada por el rey Sabio. No obstante, habría que tener en cuenta el último retoque medieval; las reparaciones efectuadas en 1484 por iniciativa del corregidor Gómez Manrique. Las obras tuvieron como objetivo la consolidación del arco menor y de la torre interior. Una lápida conmemorativa así lo certifica: «Reydficose este arco a yndustria y dilygencia de Gomex Manrique sciendo corregidor e alcaide en esta cyudat por su alteza por la quel en el dicho año de mill CCC. LXXX. IIII. fueron ganadas de los moros por la fuerça las villas de Alora y Locayna e Setenyll»⁴⁰. El puente seguiría recibiendo los retoques obligados por el paso del tiempo. La fisonomía actual es el reflejo de una herencia constructiva de varios siglos.

A pesar de algunas opiniones al respecto, es muy difícil precisar desde un doble punto de vista arqueológico-histórico, si Alcántara se asienta sobre un antecedente romano. Todo parece indicar que no. El origen es islámico, con sucesivas reconstrucciones, tanto islámicas como cristianas. Algunas de las palabras escritas intentaron demostrar desde un principio que el puente toledano fue construcción clásica.

A. de Laborde afirmaría que se construyó durante la época del emperador Nerva, destruido rápidamente, y construido nuevamente por los musulmanes⁴¹. De parecida opinión fue R. Amador de los Ríos⁴². Por último reseñaré las palabras del ingeniero C. Fernández Casado. En su manual llegó a escribir que la fábrica se ajustaba a los primitivos sillares romanos (opus cuadrata), perteneciendo a esta las hiladas de coronación de tímpanos y el pretil⁴³. Más recientemente se extiende la idea de diferenciar entre el puente romano y el islámico-cristiano. B. Pavón Maldonado apuesta por situar una construcción clásica en un lugar más idóneo, situándolo en el espacio que ocupa el Puente Nuevo —siempre y cuando este se edificara verdaderamente—. Aunque advierte que el acueducto pudo tener la doble finalidad de canalización de agua y de puente⁴⁴.

Los musulmanes buscaron un lugar idóneo acorde con la nueva situación de la ciudad, que basculaba hacia al-Hizām, construyendo Alcántara en ese emplazamiento. La descripción del puente nos acerca a una definición de la evolución histórica, aproximándonos a las necesidades peculiares en las comunicaciones de Toledo.

La descripción física que podemos aportar se aproxima al puente diseñado por los maestros de obras de Alfonso X, excepto los leves retoques por iniciativa de Gómez Manrique. Su forma es la herencia sucesiva de aportaciones islámicas y cristianas hasta la consolidación final del siglo XIII. Contemplamos un puente asimétrico, con una rasante que presenta una leve forma alomada sobre el muro. La calzada alcanza 90 m. de longitud por 4,5 de anchura media. Consta de dos arcos. El mayor de 28,40 m. de luz, con una altura entre 23 y 24 m. El menor tiene 16 m. de luz. En el lado contrario no cabe la posibilidad de un tercer arco similar al menor, pues la lectura de los paramentos así lo demuestra: aquí debe darse como segura la idea premeditada de un gran muro de 45 m.

³⁹ AMADOR DE LOS RÍOS, R., «Los puentes de la antigua Toledo», p. 335. *Monumentos arquitectónicos de España. Toledo*, p. 165.

⁴⁰ AMADOR DE LOS RÍOS, R., «Los puentes de la antigua Toledo», p. 337.

⁴¹ LABORDE, A. de, «Voyage Pintoiresque et Historique de l'Espagne», *Revue Hispanique*, LXIV (1925), p. 190.

⁴² Textualmente dice: «La zona inferior de los estribos en que apoya y voltea el gran arco central, carácter muestra con invencible vehemencia de ser obra de construcción romana; y á mayor abundamiento, la disposición general del puente viene a corroborarlo», incluso lo comparará con el Volci en Italia sobre el río Fiora. Para él convivirían a la vez un puente y un acueducto. AMADOR DE LOS RÍOS, R., «Los puentes de la antigua Toledo», p. 300.

⁴³ El trabajo es interesante por la recopilación de bibliografía, además de numerosas fuentes gráficas y escritas. Aunque llegue a identificar en algunas ocasiones a puentes medievales como romanos. FERNÁNDEZ CASADO, C., *Historia del puente en España. Puentes romanos*, Madrid. CSIC, [s.a.], [s.p.].

⁴⁴ PAVÓN MALDONADO, B., *Tratado de Arquitectura...*, p. 121.

Los dos arcos presentan formas apuntadas que aportan en el interior ligeras bóvedas de cañón apuntado. La pila desde la que arrancan es rectangular defendida por alargados tajamar y contratajamar triangulares muy apuntados. Se combina el aparejo regular en los arcos y mampostería concertada en la pila y en resto del paramento. Toda esta parte pertenece a las obras de Alfonso X y a las reparaciones de Gómez Manrique, exceptuando hasta los mechinales más bajos y la base de los tajamares que presenta un aparejo regular, con algo de sogá y tizón, como uno de los elementos primordiales edificados por orden de 'Abd al-Rahmān III o Almanzor.

En el lado contrario y gracias a la forma del terreno pudo sustituirse el arco por un macizo muro, menos bello pero más resistente ante el Tajo. En este punto el cauce del río incide más sobre la parte de la pila, de ahí los grandes tajamares, e incluso se trabajó la roca entre ésta y la base de la torre para debilitar la fuerza de la corriente. En los paramentos de ambos lados alcanzamos a leer las sucesivas fases cronológicas, casi todas islámicas. Incluso pueden descubrirse distintos elementos romanos y visigodos reutilizados como sillares. Aquí conviven el aparejo regular, algunas apariciones de sogá y tizón, la mampostería concertada y mampostería entre verdugada de ladrillo. Además se contemplan dos aristas similares a las que existen en el puente islámico de Guadalajara. La continuidad del espolón se rompe en el extremo exterior con un pasadizo de tránsito, abierto por un arco de herradura con 1,72 m. de luz. También en el gran muro puede distinguirse lo que fue un pilar muy alargado, que fue inutilizado posteriormente al construirse un nuevo puente (Fig. 7.a).

En los extremos se levantan sendas torres-puerta, una exterior y otra interior que convierten al puente en un punto defendido fuertemente. Justo debajo de la puerta construida en tiempos de Felipe V, descubrimos su forma, cercana a los 7 m. de altura, con una anchura media de 4 m., que engarzan perfectamente con el gran muro. Los dos paramentos visibles muestran la robustez de la construcción, conservándose aún 14 hileras con aparejo regular, alternando en algunas de ellas la sogá y el tizón que certifican una técnica claramente islámica (Fig. 7.b).

Si tomamos al pie de la letra los sucesos ocurridos en 1109, la torre islámica fue destruida a sangre y fuego. Posteriormente, la función positiva de la torre demostrada al retener los ataques violentos de 'Alī b. Yūsuf contra Toledo, llevó a reconstruirla. Algunos documentos gráficos antiguos aportan noticias fundamentales para su conocimiento. El primer ejemplo es la vista de Anton Van den Wyngaerde dibujada en 1563⁴⁵. El segundo es la «Vista de Toledo» fechada 1572 y atribuida a Joris Hoefnagel⁴⁶. La tercera y última son dos óleos del Greco, «Vista de Toledo» pintada hacia 1600⁴⁷ y «Vista y Plano de Toledo» fechada entre 1610-1614⁴⁸. Resulta contradictoria la información dada por M. Arrúe y Olavarría acerca del derribo de la torre en 1554 para facilitar el paso de los materiales para el nuevo alcázar⁴⁹. Los tres documentos gráficos ya enumerados desmienten este hecho.

La torre diseñada por los musulmanes, destruida por ellos mismos en 1109, volvió a construirse más tarde. Aprovechando los restos islámicos útiles se levantó una nueva, siempre con una planta cuadrangular. Ésta, diseñada con formas estilizadas, abrió, al menos, una puerta en su lado derecho. La lógica sitúa la puerta al frente, tal y como se observa en otros casos similares. La defensa perfecta llevó a los diseñadores a trabajar en un pasadizo acodado a la derecha, que aislara de alguna manera la calzada del puente ante posibles ataques. El edificio militar estaba coronado por almenas.

La torre interior aísla la calzada de la ciudad mediante una puerta. Igualmente, fue originariamente diseño islámico, también reconstruida varias veces por los castellanos (Enrique I, Alfonso X

⁴⁵ KAGAN, R. L., *Ciudades del siglo de Oro*, pp. 132-134.

⁴⁶ BRAUM, G.; HOGEMBERG, F., *Civitates Orbis Terrarum*. Colonia, 1574-1816, reproducción del Servicio Geográfico del Ejército, 1981.

⁴⁷ BROWN, J. et alii. *El Greco de Toledo*, Madrid, Ministerio de Cultura, Fundación Banco Urquijo, 1982, p. 244, cat. n.º. 35.

⁴⁸ BROWN, J., et alii, *El Greco de Toledo*, p. 255, cat. n.º. 55.

⁴⁹ ARRÚE Y OLAVARRÍA, M., *Historia del Alcázar de Toledo*, p. 77, incluso cita la página 207 del libro II de las Reales Cédulas del Palacio Real. Tomado de AMADOR DE LOS RÍOS, R., *Monumentos Arquitectónicos de España. Toledo*.

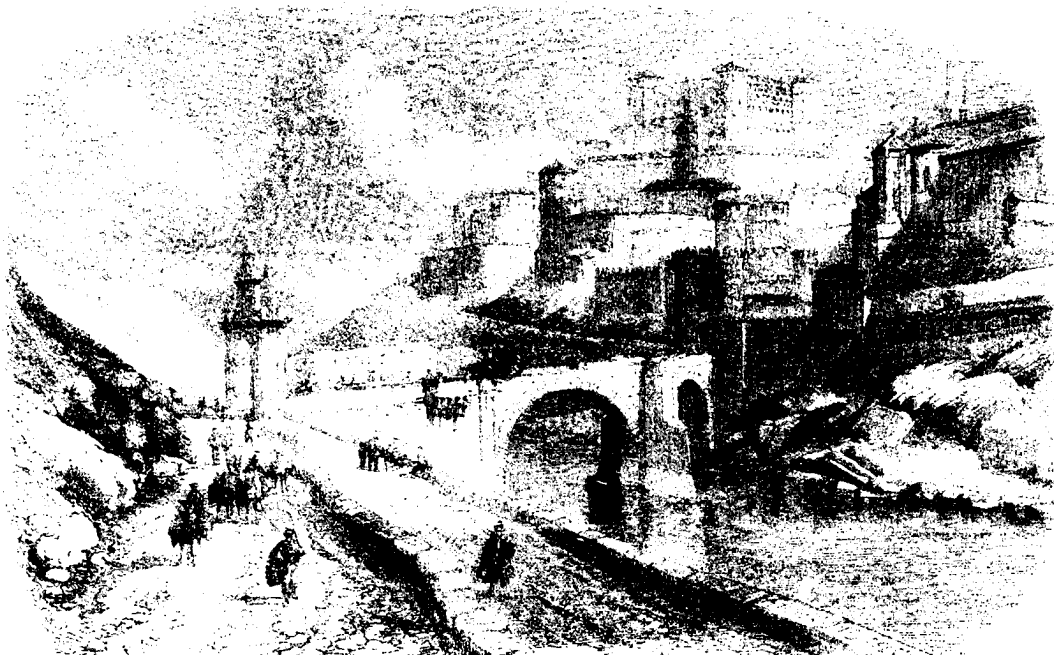


FIGURA 6. Grabado del Puente de Alcántara por M. A. Rouargue, s. XIX.

y Gómez Manrique). Tomando como base la roca, algunos metros por encima del nivel del agua, se adapta perfectamente al terreno, sirviendo incluso de pila del arco menor con el que enjarja. Los paramentos caracterizados por aparejos regular y de mampostería concertada hasta la calzada y coronado con almenas (esta parte, excepto las reconstrucciones, podría ser islámica). En este punto el paramento, ahora mudéjar, retrocede al menos medio metro. Estamos ante el diseño construido por los maestros de obras de Enrique I y Alfonso X sobre los musulmanes. Siendo reparada en parte en 1484.

La planta es hexagonal (Fig. 8.a), tres de los lados situados frente al puente, con dos aspilleras por cada uno de ellos, lo que le da una posición en abanico apta para defenderse del corredor de incursión ofrecido por la calzada. La primera puerta de entrada es un arco clásico, sobre el que se sitúa el escudo de los Reyes Católicos. Más arriba y con fines disuasorios se instaló un matacán. Una vez dentro y entre arcos apuntados tenemos el carril reservado para el rastrillo. La tercera puerta vuelve a ser un arco clásico. Entre las segunda y la tercera puerta, a la derecha, se abre un arco apuntado adintelado para el cuerpo de guardia, desde donde parten las escaleras de subida al piso superior y a la terraza defendida por almenas. Al igual que ocurría en la torre exterior, el pasadizo que comunica la calzada con el Patio de Armas no es lineal, pues gira oblicuamente de izquierda a derecha para dificultar el tránsito directo, impidiendo ver desde el exterior la situación exacta de la puerta de Alcántara.

Alcántara forma parte de un modelo bastante generalizado de puente fortaleza. La utilización de dos torres en los extremos, protegiendo integralmente el paso, es el más común, situándose normalmente en los puentes que permiten el paso a las ciudades, aunque existan algunos casos aislados en itinerarios. Además, está determinado por la «lejanía» del río con respecto al recinto murado de la ciudad, obligando a los diseñadores a adoptar este tipo.



a



b

FIGURA 7. a. Gran muro del Puente de Alcántara. b. Base de la torre exterior. Fotos A. Malalana.

Para que el puente fortaleza de Alcántara no quedase aislado de la puerta del recinto, se cerró un espacio constituido en Plaza de Armas, tal y como la denominaron los propios toledanos⁵⁰ (Fig. 6). La torre interior y recinto murado quedaron unidos mediante dos lienzos almenados, que arrancaban desde la primera —más arriba ya mencioné la existencia de estas líneas almenadas—. En ambos lienzos se abrieron sendas puertas, dando acceso en los dos sentidos, uno hacia el artificio de Juanelo⁵¹, y otra

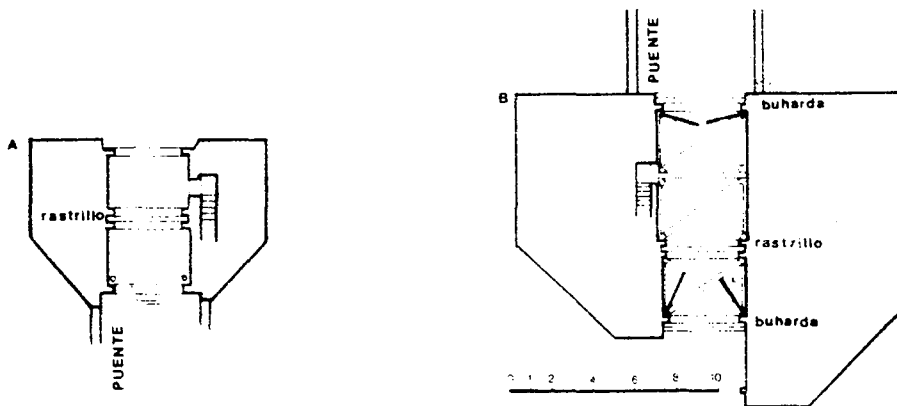
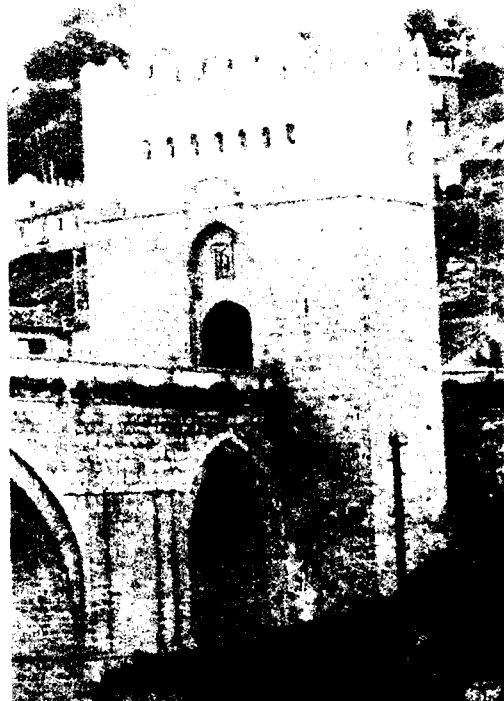


FIGURA 8.a. Torre interior de Alcántara.



8.b. Torre exterior de San Martín. Dibujos B. Pavón. Fotos A. Malalana.

⁵⁰ AMADOR DE LOS RÍOS, R., *Monumentos Arquitectónicos de España*, Toledo, p. 156.

⁵¹ En una Ordenanza del 7 de Junio de 1480 se menciona una puerta, fuera de la cual existía un muladar. *Ordenanzas municipales...de Toledo*, tit. CI «De los Muladares», p. 160, ed. de 1856. Citado por AMADOR DE LOS RÍOS, R., *Monumentos Arquitectónicos de España*, Toledo, p. 157, nota 1. Una de las puertas fue conocida en los años de Felipe II como San Idefonso por estar allí instalada una imagen del santo. Fue destruida por amenazar ruina en 1871.

aguas arriba⁵². Si seguimos los dibujos de R. Amador de los Ríos (Fig. 9), ésta tendría un paramento con un aparejo de estilo mudéjar y un arco de herradura con dovelas de ladrillo apoyado sobre columna y muro de sillares regulares. Aunque pueda tener un antecedente islámico, las técnicas empleadas parecen ser mudéjares⁵³.

El Patio de Armas queda cerrado con la Puerta de Alcántara. Con un acceso enmarcado con dos torres macizas, siendo su estructura acodada a la derecha. Lo primero nos llevaría hasta el siglo X, mientras que la segunda estaría entre los siglos XI-XII.

Hasta constituirse un complejo defensivo como éste transcurrieron muchos siglos. Los musulmanes construyeron un primer puente de madera, de cuya estructura aun queda un alto pilar reutilizado dentro de la gran pared de 45 m. (Fig. 7.a). Incluso el suceso de la estratagema de Muhammad I en el 858, quien al retirarse con la calzada minada, dejó salir a los toledanos que cayeron al río podría relacionarse con este puente primitivo de madera. Posteriormente se edificó un puente integramente de fábrica mezclándose las obras de 'Abd al-Rahman III y de Almanzor. Es difícil adivinar cuando se construyeron las torres, aunque podríamos acercarnos con la exterior hasta el siglo X. Tampoco es posible adivinar el primitivo diseño del conjunto formado por puente fortificado, Patio de Armas y puerta de Alcántara. Lo que sí es seguro es que los castellanos lo asimilaron y conservaron, con las lógicas variaciones técnicas y de estilos.

La fortaleza tuvo su importancia en algunos momentos de convulsiones monárquicas. Los del siglo XV no fueron los únicos. Ya en la guerra fratricida entre Pedro I y su hermanastro se comprobó que las alianzas del alcaide abrían el paso a uno u otro según los intereses. En 1355 partidarios de Enrique Trastrámara le abrieron el paso, pues San Martín no cedía. Las consecuencias fueron terribles, la muerte de cientos de judíos y el saqueo del barrio de la Alcaná⁵⁴.

Lo más significativo de Alcántara es que en 1453 era considerado, jurídica y militarmente, como una fortaleza. Por Cédula Real, Juan II mandó a Alfonso Yáñez de Valladolid, «alcaide de la fortaleza del Puente de Alcántara», que la guardase en su nombre, sin que mantuviese el juramento de fidelidad con Alvaro de Luna, ni con sus partidarios, en lo que fue el último momento grave de inestabilidad política del reinado⁵⁵.

San Martín

El puente de San Martín fue construido a imagen y semejanza de Alcántara. Copió integramente el modelo de dos torres extremas. No obstante, les diferencia la tradición histórica. Salvando algunas noticias que le relacionan, unas de tradición romana y otras islámica, lo cierto es que fue construido por los toledanos cristianos en el siglo XIV.

Incluida las reparaciones ejecutadas con el Obispo Tenorio, se desarrolló un diseño casi simétrico en el que destacan cinco arcos, uno central de 39 m. de luz y 27 de altura y cuatro laterales dos a dos. Todos ellos son apuntados dando a las bóvedas la forma de este arco. Las pilas que sustentan los arranques son cuatro, protegidas por tajamares y contratajamares triangulares muy apuntados en los dos centrales y por tajamares triangulares y contratajamares pentagonales en los laterales. Algunos de ellos son muy altos, escalonados y profundos aguas arriba. En los arcos extremos el hueco se cierra formando muros rompientes de corriente; el interior aprovecha el terreno natural, mientras que el exterior —arranca desde la base de la pila— ha sido construido utilizando aparejo regular observándose en los sillares diferentes marcas de cantero. La calzada adquiere una ligera forma alomada sobre el arco central. Los paramentos presentan un aparejo regular, que en

⁵² En el «Plano de Toledo y sus Contornos» levantado en 1861 por Francisco Martín del Yerro, se observa la planta del Puente de Alcántara —exceptuando la torre-puerta exterior—. En él puede distinguirse la plaza de armas con las cuatro puertas: la torre-puerta, la puerta de Alcántara, la puerta Este y la puerta Oeste. SHM, *Planos*, n.º 1337.

⁵³ AMADOR DE LOS RÍOS, R., *Monumentos Arquitectónicos de España. Toledo*, p. 157.

⁵⁴ LÓPEZ DE AYALA, P., «Crónica del rey don Pedro», CRC, T. I, BAE, vol. LXVI, Madrid, 1953, p. 463.

⁵⁵ *Memorias de don Enrique IV de Castilla*, Madrid, RAH, 1913, t. II, pp. 41-42.

algunos lugares está bien rejuntado, y mampostería concertada en el arco central y algunas zonas de los tajamares correspondiente a las reparaciones del arzobispo Tenorio. Sobresalen en los paramentos de las pilas varias aristas, similares a las que existen en Alcántara.

En el exterior se levanta una torre-puerta defensiva con planta hexagonal, doblando en tamaño a la interior de Alcántara (Fig. 8.b). Los paramentos presentan un aparejo regular con grandes sillares colocados a cuchillo, alguno de ellos han sido trabajados para formar las aristas de los ángulos. Habría que exceptuar, sin embargo, una de las caras que presenta mampostería concertada relacionada con reconstrucciones posteriores. El estado de conservación es bueno, si exceptuamos la rotura exterior y los retoques clásicos. La puerta tiene un diseño complicado formado por un conjunto de cuatro puertas sucesivas, defendida al exterior con aspilleras. El acceso desde el exterior hacia la calzada del puente es directo. La puerta de entrada está constituida por arco semiciego de herradura apuntado, casi monumental, que crea un marco al verdadero de herradura (esta parte es la más afectada). A continuación hay otra puerta, en arco de herradura; está defendida mediante una buharda. Después un rastrillo, cuyos railes son dos arcos apuntados. La última puerta es similar a la de entrada, arco de herradura enmarcado mediante arco semiciego de herradura apuntado. Entre la tercera y cuarta puerta, a la derecha, se abre una puerta, en forma de arco apuntado adintelado, que da acceso a la escalera que lleva al cuerpo de guardia y a la terraza. La torre aparece coronada mediante almenas. Por lo demás, debe añadirse que la planta está calcada, en parte, de la torre interior de Alcántara, hexagonal y dando imagen de abanico contra el enemigo. Igualmente arranca desde el nivel natural del suelo, y aunque el arco lateral del puente se apoya en su paramento, no enjarjan.

La torre-puerta interior fue demolida en el siglo XVI⁵⁶, y de la que aún queda la mitad, fue sustituida por una puerta de arco clásico sobre la que se colocó el escudo imperial de Carlos V. Su planta debió seguir el modelo común de la ciudad, el hexágono adoptando forma de abanico en dirección a la calzada del puente. También está coronada con almenas, siendo defendida por matacanes abalconados. Los paramentos emplean el aparejo regular y la mampostería concertada. Por lo demás queda unida al recinto murado mediante uno de sus lienzos. El acceso desde la calzada del puente no debió ser directo, entrando oblicuamente de derecha a izquierda al patio de armas.

La existencia de un patio de armas no es inverosímil, si se copió el diseño de la planta de Alcántara, habría que pensar en un plano de conjunto. Incluso el gran espacio que existe entre la torre interior y las líneas del recinto murado permitiría calcar completamene todo el esquema.

Antes de llegar a completarse la obra del conjunto de San Martín, la guerra civil entre Pedro I y Enrique Trastámara enseñó a los vecinos y gobernantes de Toledo cómo debían defender el paso del Tajo. Antes que ocurrieran los sucesos, el puente y la ciudad sólo estaban protegidos desde el río por la fortificación de Alcántara y por la torre exterior de San Martín.

Un sábado del mes de mayo de 1355, llegaron la tropas de Enrique Trastámara persiguiendo a las de Pedro I «a la puente de Sant Martin de la cibdad de Toledo». Los de la ciudad, recelosos de la represalia del rey, decidieron no dejar entrar al bastardo; éste decidió «que por aquella puente de Sant Martin non los acogian, que se fuesen enderredor del rio de Tajo para la huerta del Rey, que es la otra parte de la puente de Alcántara, e que podrían allí posar; e que algunos avria en la ciudad que catarian manera por aquella otra partida de la puente de Alcántara que ellos entrasen». Precisamente algunos de los que apoyaban a Enrique le dejaron pasar al día siguiente por el puente. Después se dedicaría al saqueo y matanza en el barrio judío de Alcaná. Pedro I, procedente de Torrijos, llegó hasta el puente de San Martín persiguiendo a su hermano. Aconsejado por toledanos fieles, decidió entrar en la ciudad por las azudas cercanas a la judería, que en esta época aparecían descubiertas por la sequía: «é luego que llegó mando combatir la puente de Sant Martin, é poner fuego á las puertas: é alguno de los suyos comenzaron a pasar por las azudas que eran en derecho de la judería, que estaban secas más que fueran en veinte años... pasaron fasta trescientos omes de armas, ayudandoles los judios que en la juc-

⁵⁶ AMADOR DE LOS RÍOS, R., «Los puentes de la antigua Toledo», p. 453.

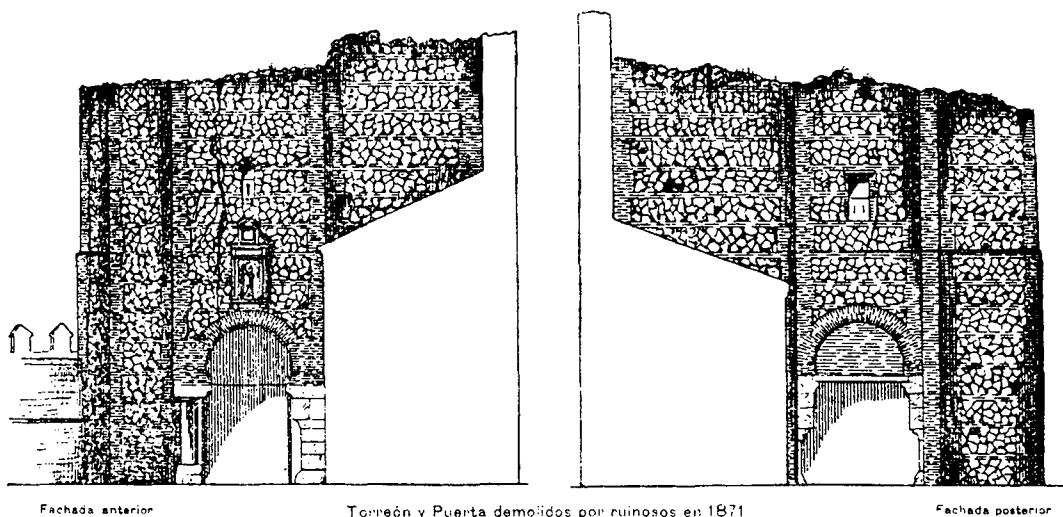


FIGURA 9. Puerta lateral del Patio de Armas de Alcántara. Dibujo R. Amador de los Ríos.

dería estaban con cuerdas de cañamo que les daban, e pasaban el rio por la azudas teniendose a las cuerdas». Llegando hasta la judería se unieron a los sitiados que retrocedían ante la entrada de los rebeldes a través de los portillos y grietas. Mientras el propio Enrique, don Fadrique y otros llegaron «a la puerta de Sant Martin, que combatian los del Rey, e mandaron a Caballeros y Escuderos que con ellos estaban, que subiesen en la torre de la puente para la defender; e ficiendolo asi; pero los que subieron en la torre fueron luego feridos de saetas, ca el Rey tenia grand ballesteria, e la torre de la puente...no tenia pretil en lugar para se defender, e ovieronla de dexar», tampoco tenía almenas. Los de Enrique abandonaron la ciudad por el puente de Alcántara, para coger las espaldas de Pedro I. «en tanto las puertas de la puente ardieron con grand fuego que les era puesto», entrando después a la ciudad. Enrique decidió retirarse a Talavera⁷.

En el 1368 el Trastámara, después de tomar León, llegó hasta Madrid, desde allí se dirigió a Toledo para cercarla: «para apoderarse más para cercar la cibdad de Toledo, fizo luego cerca de su Real en el rio Tajo una puente de madera, e mando a ciertos omaes de armas de los suyos para allende posar allí». El relato continua: «E avia cobrado una bastida que los de la ciudad avian fecho en una iglesia sobre la puente de Alcántara, que llaman Sant Servando. E tenia el rey don Enrique de cada parte cerdada la ciudad: ed de la otra parte de la puente de Sant Martin tenia fecha otra bastida; e el tenia su Real en la Vega». Los partidarios de Enrique tomaron la torre de los Abades con el fin de permitir el asalto desde afuera a través de escalas, pero los fieles a Pedro I, incendiando la torre consiguieron que la torre quedase bajo su control. El bastardo determinó e hizo «poner engeños a la puente de Sant Martin: ca los de la cibdad querian derribar la puente, e los engeños de fuera tiraban a los omes que labraban la torre de la puente. E el rey don Enrique fizo facer allí una bastida, en guisa que cavaban la torre grande que avia en la puente do estaba la puerta; e un dia, teniendo los maestros que ya la torre estaba puesta en cuentos para le poder dar fuego, e que caeria, dixeron al Rey que mandase venir allí omes de armas, ca facian cuenta que aquella torre cayese. que la cibdad era entrada, ca non avia dentro enla cibdad otra torre de donde se pudiese defender la puente; e como quier que los de la cibdad facian un muro de tapias muy grande en cabo de la puente dentro en la cibdad para la defender, pero aun estaba baxo. E el Rey Don Enrique, por consejo de los maestros que pusieron los cuentos a la torre, mando que les pusiesen fuego; pero non cayó la torre, que aun no fuera toda puente en cuentos, e perdióse la obra e todo el trabajo que

57 LÓPEZ DE AYALA, P., «Crónica del rey don Pedro», pp. 461-463.

avian tomado en facer aquellas cavas e poner aquellos cuentos. E los de la cibdad, quando vieron aquello, pensando que el rey Don Enrique mandaria cavar e poner otra vez los cuentos a la torre, lo qual asi se facia, comenzaron de facer derribar la puente de Sant Martin por medio del arco, e tirar las llaves de las piedra porque cayese. E el Rey Don Enrique fizo poner dos engeños que tiraban a la puente, é á los que labraban en ella para la derribar; pero los de la cibdad acabaron primero su obra, é derribaron la puente e cayó el arco. E como quier que fue grand daño para la cibdad en se perder tal puente como aquella, que era muy fermosa, empero tenian que aquella parte eran seguros»⁵⁸.

El arzobispo Pedro Tenorio (1376-1399) reconstruyó el arco destruido, colocando sobre su clave una escultura de San Martín de Tours. El maestro de obras que coordinó los trabajos fue Rodrigo Alfonso⁵⁹, reedificando la torre exterior y edificando la interior. El arzobispo, no solo volcó su esfuerzo en el puente de San Martín, sino que consolidó el de Alcalá de Henares, y construyó los de Alamin y Villafranca del Arzobispo, todos finalizados entre 1389 y 1398.

Puente de Barcas de la Cava

En este caso hay que tener en cuenta dos aspectos fundamentales: constituyó una estructura de madera sustentada por barcas, y su relación con la coracha de San Esteban. Una construcción barata, que en un principio tenía visos de provisionalidad, se convirtió en un complicado paso sobre el río. De todo ello sólo han sobrevivido dos de las partes fijas, la torre-puerta y un pequeño pilar volteado (Fig. 10).

Con la capitulación de Toledo, Alfonso VI exigió la entrega de dos puentes y toda la fortaleza. Después de los ataques almorávides (1101), el rey dispuso la reparación completa del recinto murado, desde la puerta de Alcántara hasta la «taxada que va al Rio en derecho de Sant Esteban»⁶⁰. Algunas noticias del Toledo hispano-musulmán sitúan un puente de barcas muy cerca del lugar en donde se edificó el alcázar entre los siglos IX-X. Es difícil precisar la ubicación exacta, ya que la Cava se sitúa en el lado contrario. A pesar de las dudas, es posible precisar que lo que se conoce hoy como puente de barcas tuvo un precedente islámico.

La torre-puerta tiene una cronología entre los siglos XIII-XIV, decayendo su utilidad cuando se termina San Martín. Incluso en el año 1165 algún documento nombra un puente de San Martín identificado con el de la Cava⁶¹. La planta es cuadrangular, con paramentos que presentan aparejo de estilo mudéjar, aunque en el interior pueden verse algunas zonas con mampostería concertada que demuestran una construcción más antigua. La planta baja acoge la entrada principal con un pasadizo en recodo a la izquierda. En la primera planta una entrada directa, en cuya salida se diseñó un arco apuntado enmarcado por alfiz, descansando las dovelas sobre capiteles y columnas, una de ellas un cipo. Nada más entrar y a la derecha parte una escalera con arco o bóveda falsa por aproximación de hiladas, que desemboca en la terraza, muy similar al existente en algunas de las torres de la fortaleza de Buitrago (Madrid).

La puerta es muy complicada, ya que el arco apuntado de entrada abarca las dos plantas, sin defensas visibles que la protegiese. B. Pavón Maldonado aprovecha la situación de un pilar volteado

⁵⁸ LÓPEZ DE AYALA, P., «Crónica del rey don Pedro», pp. 580 y 583-584.

⁵⁹ «Cuenta Narbona que el arquitecto tuvo descuido en la construcción del arco; y conociendo que quitadas las cimbras se arruinaria, contó á su muger su desgracia. Calló la muger, y yéndose de noche con una criada puso fuego al maderamen para que la ruina se atribuyese á esta casualidad. El arzobispo mandó que a costa suya se volviese á hacer la obra. Ya finalizada entró la muger en escrúpulo, y le descubrió su fechoría; pero Tenorio lejos de repetir contra el marido el nuevo gasto, celebró y premio el ingenioso atrevimiento de la muger». LLAGUDO AMIROLA, E. *Noticias de los arquitectos*, en nota de la p. 79.

⁶⁰ «Anales Toledanos», Ed. de E. Flórez. *España Sagrada*, t. XXIII. Madrid, 1767, 387.

⁶¹ GÓÑZALEZ PALENCIA, A., *Los mozárabes de Toledo en los siglos XII y XIII*. Madrid, 1930, doc. n.º. 929.



FIGURA 10. Torre del Puente de Barcas de la Cava y Corcha de San Esteban. Foto A. Malalana.

do para instalar un puente levadizo, incluso habla de la posibilidad de que la puerta de arriba se utilizara solamente cuando subiese el nivel de la aguas⁶². La existencia de dos alturas podría ser verosímil, siempre y cuando en la orilla opuesta se construyese una torre similar que aguantara la subida de la pasarela de madera sobre barcas. Justo enfrente puede contemplarse los restos de una construcción, aunque no pueda definirse.

La Cava como puente de barcas estuvo relacionado y dependió de la corcha de San Esteban. La falta de acceso directo del puente de barcas a la ciudad obligó a la construcción de algún tipo de protección⁶³, con este fin fue construida la corcha. La construcción se adapta perfectamente al terraplén bajando escalonadamente hasta la misma orilla del río, presentando paramentos de aparejo en mampostería concertada. El primer lienzo se cierra con una torre cilíndrica que defendía un portillo⁶⁴, y por el que pondría en comunicación puente y ciudad. El segundo lienzo también es cerrado por una torre cilíndrica que se adentra en el Tajo, impidiendo el vadeo del río en este punto. Toda la corcha estaba coronada por almenas. La corcha, más que defender el puente de barcas, estaría orientada a formar una barrera contra la incursión a través de este paso. Cronológicamente la corcha ya fue nombrada en 1101. La construcción podría ser de esa época, aunque tanto puente como espolón debieron tener antecedentes islámicos.

⁶² PAVÓN MALDONADO, B., *Tratado de Arquitectura...*, p. 181.

⁶³ PAVÓN MALDONADO, B., «Corchas hispanomusulmanas. Ensayo semántico arqueológico». *Al-Qantara*, VII (1986), 370.

⁶⁴ GÓNZALEZ SIMANCAS, A., *Toledo. Sus Monumentos y el Arte Ornamental*, Madrid, 1929, p. 229.

Fue uno de los más bellos construidos durante la Edad Media, hasta que sus torres fueron derribadas en este siglo. Para valorar integralmente su significado es necesario recuperar las descripciones que de él se hicieron. La más clásica aparece en las Recopilaciones: «una puente de piedra con dos torres en ella, cosa de mucha autoridad e que no se sabe que haya barco en ella, porque no le hay, e que las dichas torres son de la dignidad arzobispal de Toledo e de su hacienda. Se paga diez mil maravedis cada un año al alcaide de ellas»⁶⁵. No obstante, la más completa la recogió Tomás López para su Diccionario Geográfico, gracias a las cartas enviadas por Antonio Xavier de la Torre, presbítero de Villafranca. En la primera dice: «una magnífica [puente] de piedra labrada con once arcos y en el medio dos castillos». En la segunda explica: «con ocho ojos sobre peña viva, con dos fortalezas o castillos elevados, con sus habitaciones cada uno de tres clases de elevación, entre los cuales estan empotrados los dos ojos mas prinzipales, por donde regularmente entra todo el Tajo. Por encima de la puerta entrada del prier castillo esta embutida una lapida con una inscripción..., en que se lee «La mando hazer esta puente con sus torres el ilustrísimo señor don Pedro Tenorio, Arzobispo de Toledo, y se acabo de hazer en el mes de Octubre del año de 1388», en 1772 fueron añadidos tres arcos, uno a la entrada y dos a la salida»⁶⁶. Sin embargo, la mejor fuente es la gráfica, un dibujo de F. J. Parcerisa grabado en el pasado siglo (Fig. 11).

El nacimiento de Villafranca del Arzobispo a finales del siglo XIV constituye un suceso único⁶⁷. La expansión de una nueva población eclipsó a las villas de Alcolea, Azután y el despoblado de Castros. En todo momento un hecho es determinante; la construcción de un puente de fábrica. La iniciativa de Pedro Tenorio buscaba imprimir de cierta dinámica una región retraída por la falta de una comunicación segura, a pesar de los puentes de Pinos y Castros.

En 1380 se inician las obras, sin que las abadesas de San Clemente pudieran impedirlo amparadas en antiguos derechos. Juan I intentó resolver la controversia salomónicamente con el apoyo de Roma mediante una Bula de Clemente VII (1386)⁶⁸. El puente nuevo, más seguro, consiguió atraer sobre sí el tráfico ganadero arrebatiéndolo a Pinos. Una concordia distribuiría el nuevo orden económico, reorganizando las comunicaciones: la trashumancia utilizaría el Puente del Arzobispo y no el de Pinos, aunque las monjas conservasen cierto canon de la ida y de la vuelta; el ganado pesado no pasaría por Pinos; bueyes, toros o vacas quedan exentos del canon; se permitiría mantener la barca a las monjas. En 1395 el canon se puso por escrito ante la falta de regularidad en la compensación por parte de Toledo. El pago sería de 300 carneros y 300 ovejas por año⁶⁹. Las obras del puente concluyeron en 1386, aunque las dos torres no estuvieron terminadas en 1388.

El puente del Arzobispo fue construido en una sola pieza de once arcos. Uno a la entrada y dos a la salida son reconstrucciones en arco de medio punto, el resto adoptan una forma de leve apuntamiento, con el trasdós descentrado bajo el centro del arco. Tiene alomamiento sobre el cuarto arco, el más grande. Mide algo más de 175 m. de longitud, con un ancho de la calzada de 4,80 m., apoyados en una base de 5,75 m. Los paramentos presentan un aparejo regular de grandes sillares, bien rejuntados y con orificios para máquinas elevadoras. En algunos lugares se hicieron reparaciones en mampostería concertada. Toda su estructura, que ofrece una imagen pesada, se asienta y adapta en el lecho rocoso del río. Sobre el cauce real se abre el arco mayor de 15 m. de altura, el único que aún conserva los mechinales de la cimbra. Junto a éste, uno más pequeño. Ambos que-

⁶⁵ VIÑAS, C.: PAZ, R., *Relaciones... (Toledo)*, vol. II, p. 283.

⁶⁶ PORRES DE MATEO, J., et alii, *Descripciones del cardenal Lorenzana (Archivo Diocesano de Toledo)*, Toledo, IPIET, 1986, pp. 479 y 493.

⁶⁷ MOLENAT, J. P., «En Espagne à la fin du XIVe siècle la naissance de Puente del Arzobispo: une relecture», *Le Moyen Age*, 2 (1980), 235.

⁶⁸ JIMÉNEZ DE GREGORIO, J., «Tres puentes sobre el Tajo en el medievo», p. 196.

⁶⁹ BN, ms., 13.018, fols. 87-88. En 1403, se reafirmó la concordia, añadiéndose el pago de 7 mrs. por cada rebojal (pequeña ganadería o restos de ganado) que pasaba por el puente.

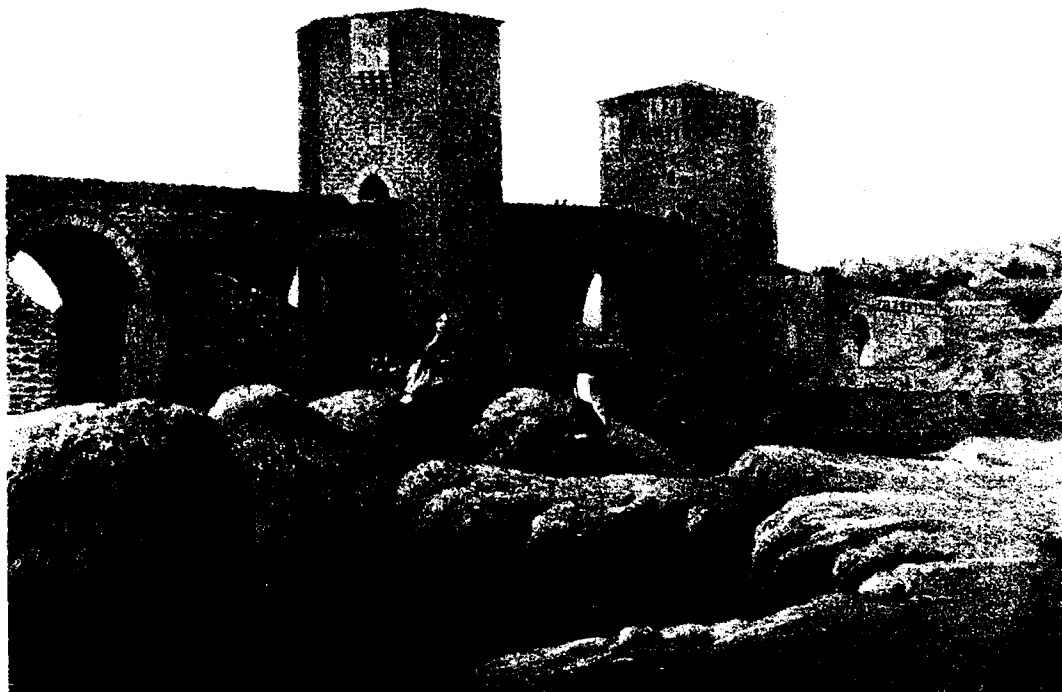


FIGURA 11. Grabado del Puente del Arzobispo de F. J. Parcerisa, S. XIX.

dan aislados del resto por sendas torres-puerta, que protegen desde el suelo el tramo útil. El resto de los arcos va disminuyendo en altura según se aproximan a las orillas, aunque no de luz. La pila en donde se asientan los arcos son rectangulares, formando conjunto con los grandes tajamares y contratajamares triangulares. Debe exceptuarse las pilas de las torres que dan un aspecto diferente.

La torre-puerta más cercana al pueblo tiene una planta cuadrangular, con un espacio interior útil de 132 (12 x 11 m.) metros cuadrados en la planta de la calzada. Además tendría unos 30 m. de altura. Es la más fuerte y compleja en sus sistemas defensivos. Los paramentos presentan aparejo de factura similar al puente. La base de la torres se apoya sobre los grandes tajamares. No engarzan con el puente, sino que se adapta como una grapa a la estructura. En la planta inferior, aguas arriba cara al río se abre un portillo adintelado, cuyo único fin es obtener con facilidad el abastecimiento de agua. Adosada en forma de triángulo una habitación en donde se abre una puerta en arco apuntado con acceso exterior mediante escalera; el triángulo estaba coronado con almenas, teniendo como misión defender el puente de ataques mediante barcas desde el mismo río (Fig. 12). Aguas abajo, de la misma manera que las anteriores, se abre una puerta con arco apuntado defendida por una aspillera y un matacán, para el abastecimiento de agua. En la planta de la calzada, fachada interior, estaba la puerta de tránsito del puente en arco apuntado, sobre ella protegiéndola un matacán. Del interior partía una escalera de acceso a la planta de los portillos. En la fachada orientada aguas arriba existía otro matacán. Del piso superior solo puede verse varias ventanas con arco apuntado. Todo el edificio defensivo estaba coronado por almenas, sobre las que se situaba un tejado a cuatro aguas a modo de chapitel.

La segunda torre-puerta, la más alejada de la población, tiene una planta hexagonal estrecha que recuerda un rombo de 8 x 18 m. de caja. La altura es de 28 m. Al igual que la anterior se adosa

como una grapa a la estructura del puente, apoyándose sobre los tajamares. La planta baja, cara al río, se abre un portillo en arco apuntado que desemboca en una escalera de comunicación con el cauce del Tajo. La puerta estaba enlazada mediante otra escalera (hoy cegada) con la planta de la calzada. Aquí, al menos en la parte exterior, se abría la puerta de tránsito en arco apuntado defendido por un matacán. Todo el edificio estaba coronado por almenas, sobre las que se situaba un tejado con el mismo sistema que su hermana. Desgraciadamente, la mayor parte de la descripción de las torres debe hacerse mediante el grabado de Parcerisa, ya que fueron cortadas y destruidas a la altura de la calzada. Los pisos bajos no fueron derribados, tan solo cegaron las escaleras, pues la estructura del puente habría sido dañada seriamente.

El arzobispo Tenorio construyó un puente robusto, que resistiese el transcurrir de los años y de los numerosos rebaños, contando para ello con los mejores maestros y técnicas de la época, sin que le faltasen modelos de referencia. No contento con esto, edificó dos torres para fortificarlo, convirtiéndolo en uno de los puentes fortaleza más complejos del Tajo. El prototipo diseñado tomaba como ejemplo el de Alcántara, aunque modificado. El puente fortaleza de acceso a una ciudad defendido mediante dos torres, una en cada extremo, fue adaptado a las necesidades propias de situarse en medio de un itinerario general. Además era puerto real con un tránsito ganadero numeroso, al encontrarse cerca de los pastos de invierno. Ante todas estas necesidades las torres-puerta fueron centralizadas sobre el cauce útil bastante profundo en este tramo, dejando los extremos libres. Mientras una torre sufría un ataque o asedio los defensores podrían resistir (sin que les faltase el agua), la otra, aún cerrando las puertas de la calzada, podría utilizar las puertas y portillos abiertos en el río.

Si el alcaide del puente fortaleza decidía aislarse, el paso quedaba cerrado impidiendo el tránsito regular, dejando incomunicadas dos extensas regiones importantes política y económicamente durante el siglo XV. Baste como ejemplos los siguientes: en el año 1420, vuelto el infante don Enrique a Talavera, mandó que quedasen todos los pasos del Tajo cortados «Para esto mandaron quebrar e anegar todos los barcos del río», mandaron guardar las puertas de Toledo para que no pasasen por allí. Entre otras medidas dispuso que «fuese a tomar la puente del Arzobispo...porque allí no pasase gente alguna ni otro socorro al castillo de Montalván. Y el infante embió á Fernan Rodriguez de Monroy, señor de Belvis, á la tomar con treinta hombres de armas. é halló la puente tomada de Garcí Alvarez de Toledo, señor de Oropesa, que le habia embiado mandar Alvaro de Luna que la tomase, é dexase ende gente que la guardase é se volviere á Montalvan, el qual lo puso así en obra», también ordenó vigilar y cerrar los puertos⁷⁰. En 1467, después de la farsa de Ávila, en conversaciones con uno de los partidarios del infante Enrique, Álvarez de Toledo, decidido a cambiarse de bando, accedió dejando como rehenes el castillo de Montalbán y el Puente del Arzobispo⁷¹.

TEORÍA DEL PUENTE FORTALEZA

Dentro de las comunicaciones, la construcción de un puente de fábrica supone un avance notable. Una estructura resistente al tránsito y a la fuerza del río. Las guerras entre reinos y las luchas políticas ponían en peligro las regiones, incluidas las de retaguardia. En algunos lugares el puente implicó una brecha difícil de defender ante las incursiones, sobre todo si se trataba de ciudades: la única solución fue romper alguno de los arcos para aislar al enemigo. La consecuencia traía consigo unas costosísimas y largas obras de reparaciones. La solución en principio complicada, tuvo buenos resultados: construir torres-puerta para defender los accesos. Es difícil establecer cómo y dónde se originó una manera de defender puentes estratégicos con técnicas fortificadas. Al menos en la Península las fuentes, hasta el momento, parecen indicarnos el puente fortaleza de Alcántara como el más antiguo, rondando el siglo X, siendo su origen islámico. Posteriormente, se generaron

⁷⁰ PÉREZ DE GUZMÁN, F., «Crónica del Rey don Juan, segundo deste nombre en Castilla y León». CRC, t. II, BAE, v. LXVIII, Madrid, Atlas, 1953, p. 392.

⁷¹ TORRES FONTES, J., *Estudio sobre la Crónica del Enrique IV del doctor Galíndez de Carvajal*. Murcia, 1946, p. 205.

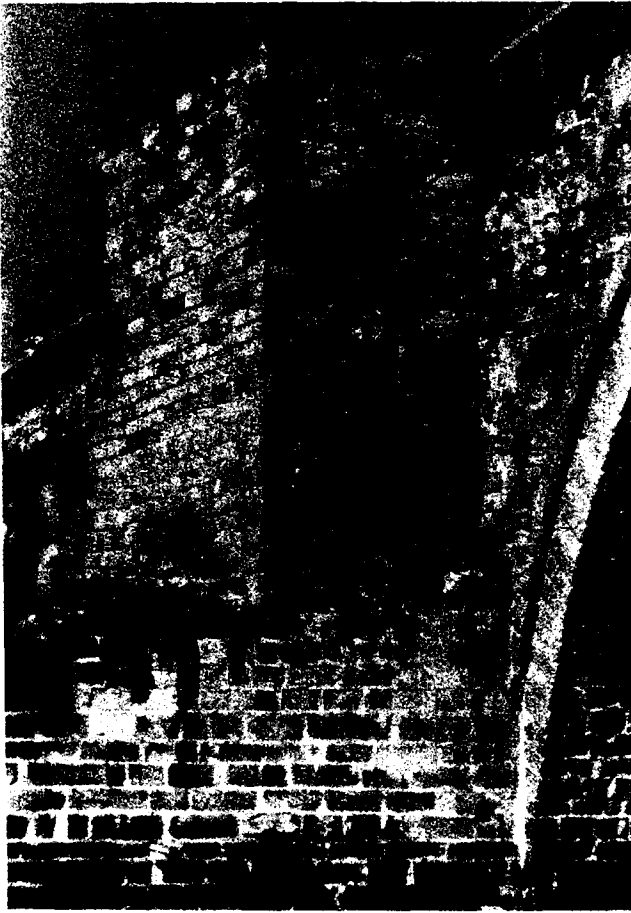


FIGURA 12. Torre interior, aguas abajo, del Puente del Arzobispo. Foto A. Malalana.

otros tipos hasta diversificarse los modelos. Sobresalen Córdoba con el castillo de la Calahorra. Idrisi reseña el de Melbal, cerca de Çadif, como un «fuerte situado sobre los bordes del río de este nombre, que corre por las inmediaciones de Hornachuelos»⁷². Tenemos el mismo modelo en Málaga, además del puente del Cadí en Granada o Pinos Puente sobre el río Cubillas. Fueron construidos algunos más, sin embargo, hasta nosotros han llegado un número reducido y en mal estado de conservación.

Los cristianos fueron quienes supieron aprovechar mejor la funcionalidad del puente fortaleza. Construyeron durante toda la Edad Media puentes; algunos los convirtieron en fortalezas, otros los fortificaron, a veces fueron de nueva factura, incluso se adaptaron a los edificados por musulmanes o romanos. Salvo algunas excepciones todos se situaron en accesos a grandes centros urbanos:

Tudela (Navarra): Tres torres, dos extremas y una central.

Puente la Reina (Navarra): Tres torres, dos extremas y una central.

Zaragoza: torre exterior.

Besalú (Gerona): torre central.

⁷² AL-IDRISI, *Geografía de España*, p. 199.

Salamanca: torre exterior.
Zamora: torre exterior y almenado el pretil a favor de corriente.
Toro (Zamora): torre central.
Zorita de los Canes: ¿torre central o extremas?
Guadalajara: torre central.
Alcalá de Henares (Madrid): torre central.
Buitrago (Madrid): fortificado mediante línea de almenas.
San Martín (Toledo): torres extremas.
Puente del Arzobispo (Toledo): torres extremas centralizadas

Existen noticias de algunos otros, pero éstos son los más significativos. Con ellos pueden establecerse los modelos y su significado. El tipo más antiguo es de Alcántara, es decir dos torres-puerta en los extremos del puente, conectada al interior al recinto murado de la ciudad mediante un patio de armas. La lejanía de la muralla con respecto al río así lo determina: Alcántara, San Martín y Puente del Cadí. Derivado del primero se formó el puente fortaleza por torre en el exterior, además de la defensa aportada por la puerta de la misma ciudad: Salamanca, Zamora, Córdoba, Málaga y Zaragoza. El caso de Puente Pinos y Puente del Arzobispo es la adaptación del prototipo Alcántara a las necesidades del aislamiento del itinerario.

Un tipo diferente es el de puente con torre defensiva central, situados dentro de un itinerario, pero muy próximos a un centro urbano: Guadalajara, Alcalá de Henares y Toro. Besalú en Cataluña es una aplicación del modelo, pero en acceso a ciudad.

El modelo más interesante y complicado es el de situar dos torres extremas y otra en el centro, siendo típicamente navarro. Situados en el Camino de Santiago, dando acceso a centros urbanos, estuvieron al servicio de los habitantes de las ciudades y de los peregrinos. Por desgracia en este caso no queda ningún resto, guiándonos por medio de grabados y planos antiguos: Tudela y Puente la Reina.

Fuera de la Península existen algunos casos. En Oriente la alcazaba de Alepo, construyó una torre exterior a su puente para proteger los accesos. En Italia está muy desarrollada la construcción de torres exteriores para fortificar los accesos a las ciudades como Florencia y Pisa.