

PUENTES MEDIEVALES EN LA PROVINCIA DE HUESCA: ASPECTOS ECONOMICOS Y SOCIALES*

M.^a Teresa Iranzo Muñío

INTRODUCCION

Aunque constituye un tópico comenzar un trabajo incidiendo sobre la importancia del tema que se va a exponer, lamentablemente en este caso resulta obligado, puesto que hace ya más de veinte años que M. Ríu incluía el estudio de los puentes medievales como uno de los puntos básicos de su propuesta metodológica¹ y, desde entonces, si bien se han publicado aportaciones interesantes, la atención general que se les ha prestado resulta escasa, especialmente teniendo en cuenta la multiplicidad de aspectos que el tema comporta². La investigación de los puentes medievales se ve difi-

* Las siguientes líneas son parte, actualizada, del texto de la Tesis de Licenciatura que con el título *Contribución al estudio de la red viaria aragonesa medieval* fue leída en la Facultad de Filosofía y Letras de Zaragoza el 23 de junio de 1980, recibiendo la calificación de sobresaliente *cum laude*.

1. M. RIU y RIU, "Problemas arqueológicos de la transición al mundo medieval. Orientaciones metodológicas" en *II Symposium de Prehistoria Peninsular*, 1962, p. 274.
2. En lo referente a España, se han estudiado aspectos arqueológicos de época visigótica y musulmana: E. CAMPS CAZORLA en *Historia de España* dirigida por MENENDEZ PIDAL, T. III, *La España visigótica*, pp. 520-522; L. TORRES BALBAS, "La supuesta Puerta de los Panaderos y los puentes de la Granada musulmana" en *Al-Andalus XIV* (1949), pp. 419-430; GARCIA BOIX, "Los puentes califales de Madinat-al-Zahira" en *Al-Mulk*, 4 (1964-65) pp. 47-57; son también útiles en este sentido los trabajos dedicados a época romana que tratan en cierta medida los puentes medievales: ABASOLO, *Las comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*. Bur-

cultada, vale decir delimitada, por la naturaleza de la documentación disponible, muy fragmentaria y parcial³. Otros inconvenientes son: la "identidad" arqueológica de las obras, la ausencia de estudios globales sobre el trazado de la red viaria, la resistencia que ciertos topónimos oponen a la identificación, etc., por mencionar sólo los más inmediatos. A pesar de todo ello, se impone realizar un esfuerzo de aproximación.

En primer término, la existencia de cualquier puente supone la definición puntual de un tramo de camino, precisamente en el lugar en que se hace franco un obstáculo importante para la comunicación⁴, lo que permite completar la configuración espacial del sistema en que se integra. En sentido estricto, el puente es un elemento de la infraestructura material de las comunicaciones y, como tal, indicativo de la capacidad de una formación social para resolver un problema concreto que tiene implicaciones inmediatas en sus actividades comerciales y en la jerarquización del hábitat humano⁵.

Por otro lado, en el puente convergen una serie de peculiaridades que lo configuran como instrumento social, económico y táctico. Es un objeto

gos, 1975 y C. FERNANDEZ CASADO, *Historia del puente en España*. Madrid, 1980. Epigráficos: F. BOUZA, "Restos epigráficos de una puente medieval desaparecida" en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, XX (1965) pp. 379-381; PLATERO FERNANDEZ, "El puente de Mourazos. Inscripción medieval a orillas de Ulla, Golada (Pontevedra)" en *El Museo de Pontevedra*, XXXII (1978) pp. 105-114. Toponímicos: J. A. FRAGO, "Topónimos de la Ribera que suponen la existencia de puentes" en *Archivo de Filología Aragonesa*, XXVIII-XXIX (1981). Relacionados con la repoblación: JIMENEZ DE GREGORIO "Tres puentes sobre el Tajo en el Medievo" en *Hispania*, XIV (1954) pp. 163-226; J. P. MOLENAT, "En Espagne à la fin du XIVe siècle: la naissance de Puente del Arzobispo: une relecture" en *Le Moyen Age*, LXXXVI (1980) pp. 233-249. Como parte de un sistema viario: MOLENAT, "Chemins et ponts du Nord de la Castille au temps des Rois Catholiques" en *Mélanges de la Casa de Velázquez*, VII (1971) pp. 115-162; CABESTANY, "Vías de comunicación medievales en la cuenca del río Francolí (Tarragona)" en *XV Congreso Nacional de Arqueología*, pp. 1203-1210; UBIETO, "Los caminos que unían a Aragón con Francia durante la Edad Media" en *Communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age*. Paris, 1981, pp. 22-27. Generales: CARUANA, "Los puentes de Teruel" en *Teruel*, 3 (1950) pp. 35-65; LEDESMA, "Aportación al estudio del Ebro a su paso por Zaragoza: el puente de piedra" en *IV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Palma de Mallorca (1959), pp. 325-336.

3. Sólo los itinerarios se pueden considerar fuente específica. No hay ninguno completo para la Edad Media; los posteriores —VILLUGA, 1546, y MENESES, 1576— son puntuales y, todo lo más, descriptivos. Para Aragón, es fundamental el redactado en 1610 por J. B. LABAÑA, *Itinerario del Reino de Aragón*, ed. Zaragoza, 1895. El resto de la documentación ofrece datos esporádicos y poco expresivos: menciones como límite de heredades o destinatarios de legados testamentarios son los más frecuentes.
4. Esta es la crítica más importante que se ha hecho al *Repertorio...* de VILLUGA (ed. Madrid, 1950): no cita la forma de franquear los ríos.
5. Ver C. M. CIPOLLA ed. *Historia económica de Europa I. Edad Media*. Barcelona, 1979, cap. 8; para Aragón, J. L. CORRAL, "El sistema urbano aragonés en el siglo XV" en *Homenaje a Lacarra*, V (1982) p. 201.

PUENTES MEDIEVALES EN LA PROVINCIA DE HUESCA

económico porque su construcción supone un alto coste de inversión que, finalmente, sólo se ve compensado por el rendimiento que de él se obtiene, pues supone un beneficio inmediato para la totalidad del sistema productivo y su explotación constituye una saneada fuente de ingresos pecuniaros. En cuanto que son los poderosos quienes están en condiciones de afrontar los gastos de construcción, son también los beneficiarios de su rentabilidad; el puente deviene así un útil de poder y se integra en la dinámica de la sociedad. Esto sólo es válido para el período medieval, que carece de una organización administrativa capaz de responsabilizarse de la edificación de obras públicas⁶. Como obra de ingeniería, es signo de la capacidad técnica de la sociedad, pero la especialización que su erección exige es patrimonio de un grupo reducido, e incluso marginal⁷, lo que comporta una dimensión inasible para el resto de la comunidad. Por ello, la mentalidad popular dota al puente de ciertos rasgos “mágicos”, involucrándolo en mitos y leyendas, motivados por otra de sus características intrínsecas: la perdurabilidad. Todo lo que permanece más allá de las generaciones de los hombres se integra en su universo mental con tendencia a rozar la categoría de lo sobrenatural⁸. La religiosidad, más o menos encauzada por la ortodoxia, contiene todas estas manifestaciones; y en lo que a la época medieval concierne, la Iglesia —que construye y posee puentes— influye decisivamente en esta vertiente.

La problemática específica que plantea el estudio de los puentes medievales se cifra, en primer lugar, en aprender a diferenciarlos; éste es uno de los problemas más graves porque la técnica constructiva tiene una vigencia temporal que, unida a la continua utilización —que impone reconstrucciones insertas de modo imperceptible en la obra⁹— hace difícil establecer de manera categórica si un puente conocido sólo *de visu* es medieval o no. Seguidamente hay que determinar la exacta ubicación de los puentes conocidos documentalmente, procurando asimismo una definición cronológica estricta (la amplitud del período medieval contempla una evolución “estilística” que también se plasma en los puentes). A continuación se impone averiguar la función concreta que los puentes desempeñan: comercial, militar —elementos constitutivos de un sistema defen-

6. C.M. CIPOLLA, op. cit., p. 300.

7. Son itinerantes y forman poblados al lado de la obra, cfr. J.A. FERRER BENIMELI, “Signos lapidarios en el románico y gótico español” en *Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón*, X (1975) pp. 311-318.

8. Lo mismo sucede con los castillos y las catedrales, edificios-clave de la arquitectura medieval.

9. Sólo cuando se cuenta con datos auxiliares, como inscripciones, lápidas, etc., se puede certificar la fecha. Respecto al problema de la perduración de las técnicas constructivas hasta el siglo XVIII, cfr. *Obras públicas en la Hispania romana*. Madrid, 1980, p. 16, y, especialmente ABASOLO, op. cit., p. 31.

sivo—, meramente viaria —ejemplo típico de puentes “de peregrinación” en el Camino de Santiago—, etc. Para terminar, conviene recopilar los datos que se hayan obtenido de la documentación relativos a los aspectos administrativos peculiares. Los puentes, como elementos con personalidad jurídica propia, entidades legalmente capaces de poseer bienes, dan lugar a órganos administrativos (cofradías, ponteros, bailes, etc.), que exigen un estudio detallado.

ASPECTOS TECNICOS¹⁰

Dentro del mundo occidental, la técnica de construcción de puentes en piedra tiene su origen en la civilización romana; la ingeniería antigua alcanzó una rara perfección en sus obras, ofreciendo soluciones que perduraron hasta la introducción revolucionaria de nuevos materiales. En los puentes medievales se perpetúan muchas características de etapas precedentes¹¹ y el tradicionalismo es un obstáculo para establecer las diferencias¹². Por otra parte, la fragmentación espacial de la sociedad medieval favorece la adopción de soluciones distintas, además de dificultar la difusión de los adelantos: no hay un nivel técnico uniforme. Cronológicamente, hay que tener en cuenta también la renovación que supuso el trazado de los arcos góticos. En resumen, aunque se pueden enunciar algunas características generales, sólo estudios detallados de cada ejemplar en concreto permitirán el establecimiento de conclusiones más definitivas¹³.

El material empleado viene, lógicamente, determinado por la facilidad de consecución y acarreo al lugar de construcción. Lo más frecuente es el uso del cascote, en general con un revestimiento de sillares bien escuadrados, y es también común el aparejo de sillarejo. El mortero suele estar compuesto por arena, agua y cal ordinaria¹⁴.

Al contrario de lo que acostumbra a suceder en los romanos, los puen-

10. Para bibliografía, cfr. nota 2 y LAMPÉREZ, *Arquitectura civil española de los siglos I al XVII*, t. II, *Arquitectura civil*. Madrid, 1922.
11. Cfr. ASTRE “Techniques médiévales et modernes: les matériaux du pont médiéval de la Daurade” en *Annales du Midi*, 63 (1951) pp. 349-354.
12. El único intento plausible para establecer una tipología cronológica es el de ABASOLO, J.A. op. cit., p. 29-31.
13. A la misma conclusión llega J. LIZ GUIRAL, *Puentes romanos del convento Cesaraugustano*. Tesis de Licenciatura inédita. Zaragoza, 1982, p. 235 (a quien agradezco la consulta del trabajo), que propone la estereometría como alternativa, esto es, estudios de modulación, sistema que emplea con éxito en ejemplos concretos romanos.
14. Se ha propuesto el análisis químico del mortero como posible índice cronológico: el método utilizado por el C.R. Arq. de Caen está detallado en DE BOUARD, A. *Manual de arqueología medieval*, pp. 339-342.

PUENTES MEDIEVALES EN LA PROVINCIA DE HUESCA

tes medievales tienen una calzada muy estrecha¹⁵, de modo que en algunos casos parece difícil el paso holgado de una carreta y casi imposible el cruce de dos vehículos. Esto se debe a que un puente estrecho presenta menor dificultad en el levantamiento del arco, al reducirse la profundidad de la bóveda, uno de los inconvenientes más graves por la utilización de sucesivas cimbras. El perfil en cuesta muy pronunciada —diferente del suave “lomo de asno”— es también característico. La fuerte pendiente por ambos lados está motivada por el deseo de emplear la menor cantidad posible de material sobre pilas y estribos, es decir, para aligerar el peso que estos elementos sustentantes han de soportar. Con idéntica finalidad se usan arquillos que perforan los estribos con vanos en arcos de medio punto o en ojo de buey; estos arcos sirven también para facilitar el desagüe en las avenidas y su presencia proclama la pervivencia de las técnicas romanas¹⁶.

El trazado del arco o de los arcos supone el punto culminante de la construcción y es el problema técnico más difícil de resolver. Un tipo de puente, de tradición romana pero que se siguió construyendo, es el de arco de medio punto con apoyos laterales naturales: un tajo del río ofrece sus propias paredes como estribos; en este caso, el perfil resultante es horizontal. En los siglos XIII y XIV, la revalorización del arco apuntado propicia una solución ideal para los de gran luz, ya que es más fácil de levantar —por exigir cimbras menores— y permite un alivio en los empujes laterales así como en el dovelaje; el arco apuntado acentúa el perfil en cuesta. Cuando el cauce es muy amplio, se impone la seriación de arcos, que se suelen articular en torno a uno central de mayor luz, constituyendo una gradación hasta las riberas¹⁷. Por los demás, están presentes también en esta tipología otras variantes: arcos rebajados, irregulares, con más de dos centros, etc. En términos generales, los arcos son macizos, esto es, configurados como bóvedas formadas por anillos paralelos unos a otros o bien dos roscas en los extremos con un relleno entre sí¹⁸.

Si bien la tendencia que se observa es procurar aligerar el peso, el deseo de construir de un modo estable¹⁹ y el uso del cascote suelen produ-

15. Cfr. LIZ GUIRAL, J. op. cit. p. 56 y 236-8.

16. *Obras públicas en la Hispania romana* p. 16.

17. Los puentes con vanos, arcos y de perfil horizontal son romanos o de época moderna: Mérida sería el mejor ej. de lo primero y cualquier puente castellano —Cabezón— de lo segundo.

18. LIZ, J. op. cit. p. 46 cita el estudio de CHOISY sobre el puente de Avignon con la reutilización de cimbras hasta configurar la bóveda de este modo peculiar, es también pervivencia romana las dovelas, que exigen una especialización muy determinada.

19. En el documento de contratación de la obra del puente de Zaragoza se especifica que las pilas deben ser lo suficientemente anchas como para albergar molinos en ellas. La prueba de su solidez está en que en el derrumbe del arco central no les afectó; se conoce documentalmente el acaecido en 1435 y gráficamente el que plasmó J. B. MARTINEZ DEL MAZO en el lienzo de 1643.

cir un espesor mayor del conveniente en pilas y estribos —su volumen puede llegar a ser equivalente a dos tercios del vano²⁰—, lo que provoca una obstrucción del curso de agua que favorece la socavación de los cimientos. Para estos problemas, se arbitran dos tipos de soluciones: una coyuntural, asentar las pilas sobre isletas existentes en el lecho del río, incluso en el caso de que esto obligue a una disimetría en el trazado; y otra estructural, la presencia de tajamares, generalmente de sección triangular, que, al atacar el frente de las aguas, disminuyen las presiones que éstas pueden ejercer sobre la pila. Los espolones, adosados a las pilas aguas abajo, ofrecen la contrapartida estática a estas tensiones.

Los tajamares tienen un comportamiento peculiar en los puentes medievales, en los que, en contraposición a los romanos, coronan la obra hasta el pretil²¹ manteniendo la misma estructura que en su planta, e incluso plasmándose en la propia planta de la vía, con lo que, de paso, configuran apartaderos que alivian la angostura de la calzada.

La función militar que desempeñan algunos puentes medievales da origen a una serie de construcciones de carácter defensivo. No son infrecuentes las torres en ambos extremos (Toledo), en la cabeza y en el centro (Besalú) o sólo en el centro (Frias); las torres de cabeza pueden ser edificaciones similares a las puertas de las ciudades, con dos cuerpos laterales y un patio central (Zaragoza); naturalmente, las torres son puntos de control que se emplean con tal finalidad, v. gr. como centro de recepción de impuestos. Las almenas decoran algunos puentes como parapetos defensivos (Zamora). Otras construcciones se añaden a la obra, modificando ligeramente su aspecto exterior: esculturas de santos (Toledo), capillas en el centro o en un extremo (Ballobar, Martorell), molinos en los machones (Tudela, Zaragoza), etc.

ASPECTOS ECONOMICÓS

En la edificación de un puente se conjugan muchas variables pero, sin duda, la más determinante es de orden económico. Se puede concluir, con J. P. Molénat²², que la propia estructura de la sociedad medieval era el obstáculo fundamental para la existencia de una red viaria adecuada, porque los elevados costes de construcción —desembolso inicial— y mantenimiento convierten al puente en una obra cara. Para la Alta Edad Media, la escasez de documentación cifrada que se conserva impide aproximacio-

20. Cfr. STEINMANN y WATSON, *Puentes y sus constructores*. Madrid, 1979, pp. 79-84.

21. Es ésta una opinión generalizada: cfr. *Obras públicas...* p. 16; ABASOLO, *Comunicaciones...* p. 29; LIZ, *Puentes romanos...* p. 56.

22. MOLENAT, "Chemins et ponts...", pp. 154-156.

nes, factibles ya con las fuentes bajomedievales. El conflicto que, en 1349, enfrenta a los vecinos de Bielsa con los de Aínsa porque los primeros cobraban peaje en el puente situado a la entrada de la villa, provoca la respuesta del concejo de Bielsa, que aduce en su favor el haber realizado un contrato con los maestros constructores, a quienes se entregaban cuatrocientos cincuenta sueldos jaqueses, además de proporcionarles los materiales necesarios, cuyo coste total ascendía a mil sueldos²³. Sobre el puente de Zaragoza se conserva un libro de cuentas, comenzado en 1401, que proporciona información muy interesante no sólo sobre los gastos generales sino también en lo concerniente al material empleado en la obra y a los gastos menudos que este concepto suponía²⁴. Es indudable que los archivos locales guardan más noticias de este tipo²⁵.

Aunque los aspectos constructivos conllevan la inversión más elevada, los puentes planteaban también gravosas cargas de mantenimiento para conservar la fábrica en buen estado²⁶, atender las reparaciones y, especialmente, para subvencionar los desperfectos producidos por las riadas y las dificultades técnicas que ofrecía la estabilidad de algunos arcos, con propensión al derrumbamiento: son bien conocidos, en este sentido, los avatares del puente de Zaragoza, cuyo atrevido arco central se cayó en 1435 provocando cinco muertos²⁷; asimismo, tampoco eran desdeñables los destrozos provocados por las guerras.

Todo estas consideraciones conducen directamente al apartado más complejo y principal inconveniente que plantea la edificación de un puente: la financiación de las obras. En buena lógica, hay una doble posibilidad: que un solo ente —sea persona privada o comunidad— se encargue de asumir los gastos; o bien, de modo indirecto, gracias a aportaciones marginales, cuya cuantía oscila grandemente, que pueden ser voluntarias o forzosas. Si bien la segunda variante es más frecuente, tampoco es inusual una combinación de ambas, sobre todo en los casos de donativos espontáneos destinados a obras concretas.

Son pocos los ejemplos conocidos en que todo el dinero proceda de

23. Publ. T. NAVARRO, *Documentos lingüísticos del Alto Aragón*. New York, 1957, d. 113, p. 163.
24. Archivo Municipal de Zaragoza, ms. 47, publicado en parte por HERRANZ Y LAIN, Zaragoza, 1887. Por su peculiar interés, estoy preparando una edición completa. El puente ha sido estudiado por LEDESMA, "Aportación al estudio..." (cit. nota 2) y FALCON, *Zaragoza en el siglo XV. Morfología urbana, huertas y término municipal*. Zaragoza, 1981.
25. Archivo Municipal de Teruel, perg. 3: gastos de mil sueldos ocasionados por el arquitecto. Agradezco la noticia a A. Gargallo.
26. Ver más abajo el ejemplo del puente de Castejón, en el que se invierten cada año cuatro mil sueldos.
27. Cfr. LEDESMA, "Aportación...", p. 334-335.

una única fuente²⁸. Evidentemente, esto sólo puede suceder en ámbitos económicamente poderosos: clases privilegiadas o entidades de saneada hacienda. En la provincia de Huesca destacan algunos notables: entre 1059 y 1061, Ramiro I redactó dos versiones de su testamento²⁹, donde, además de destinar un tercio del legado monetario a la reparación del puente de Cacaviello (Triste)³⁰, especificaba que con el sobrante se construyese otro sobre el río Aragón. En fecha imprecisa, pero dentro del reinado de su sucesor, Sancho Ramírez (1063-1094), el conde Sancho Galíndez había comenzado la erección de un puente que estaba todavía sin finalizar a la hora de testar³¹, por lo que encomendó al beneficiario de sus bienes —el monasterio de San Juan de la Peña— que destinase la mitad de las rentas de la donación para culminar los trabajos³². Debe suponerse una cierta solvencia económica a Ramón de Uncastillo, quien, antes de 1199, construye un puente sobre el Guatizalema en el término de la parroquia de Pueyo de Fañanás; más tarde, levanta junto a él un hospital para pobres y, en la fecha citada, entrega ambos al obispo de Huesca³³. El ejemplo de Puendeluna permite deducir que, puesto que el concejo es propietario del puente y sus habitantes se denominan *promociarii de Luna et adiutores predicti pontis et omnibus successoribus vestris qui eundem pontem manutenerint et possederint*, aquél era responsable de su financiación³⁴.

Como se ha dicho, son dos los medios de proporcionar ayuda económica a un puente y se diferencian, a nivel operativo, en que unos son voluntarios y otros obligatorios. Ingresos frecuentes, pero generalmente marginales por su cuantía, son las mandas o legados que se contienen en los testamentos, presencia que obedece a la común creencia de que auxiliar monetariamente a la construcción de puentes es una obra de caridad³⁵.

28. Por eso se recalca como excepcional el hecho de que se declarase libre de impuestos de paso el puente construido por Pedro Tenorio, arzobispo de Toledo, a sus expensas, cfr. MOLENAT, "En Espagne à la fin...".
29. Publ. UBIETO, *Cartulario de San Juan de la Peña*, T. II, d. 150 y d. 159.
30. Se trata de un bello ejemplar, generalmente considerado romano, al servicio de la vía hacia la Galia; actualmente se halla bajo las aguas del pantano de La Peña y puede verse, en parte, en época de sequía.
31. El que se citen en este tipo de fuente no es en absoluto casual, pues los testamentos son especialmente valiosos para conocer la existencia de puentes. Publ. E. IBARRA, *Documentos correspondientes al reinado de Sancho Ramírez (1063-1094)*, T. II, d. 57. Es posible que la cita corresponda a los restos actuales de un estribo a la entrada del valle de la Garcipollera.
33. Publ. A. DURAN, *Colección Diplomática de la Catedral de Huesca*, d. 560. Hoy no quedan restos del puente que, situado en un tajo del río, desapareció por causa de una riada.
34. Ver más abajo.
35. Ver lo referente a mentalidades. Esta peculiaridad fue puesta de relieve ya por J. BALARI, *Orígenes históricos de Cataluña*, Barcelona, 1899, p. 684.

En este sentido, los textos son también aleatorios, pero permiten justificar la existencia de algunos puentes que no han dejado otro rastro documental: así sucede con el de Monflorite y el de Castejón de Arbaniés³⁶, ambos sobre el río Flumen. Es paradigmática al respecto la frase del testamento de Ramiro I, *pro captivos redimere et pro pontes facere*. El cuadro I intenta plasmar gráficamente la cronología y topografía de los datos conocidos para la zona estudiada, no obstante, para evaluar correctamente el volumen de los donativos, habría que considerar las dimensiones de los que se destinan a otros fines caritativos.

Al margen de la vía espontánea de los legados testamentarios, los puentes son destinatarios de otras donaciones que, asimismo, revisten un carácter piadoso. Normalmente son las instancias de poder quienes concitan este género de aportaciones. Es, por ejemplo, el sistema arbitrado por Alfonso II para recaudar fondos con destino al puente de Castejón, sobre el Cinca: un documento de 1194³⁷ autoriza la constitución de un limosnero en las iglesias de Lérida y de las principales ciudades y villas de Aragón que diariamente pida limosna. Las autoridades eclesiásticas recurren a las mismas prácticas, ofreciendo indulgencias como contrapartida a esta beneficencia; en 1207 lo hace el obispo de Lérida, propiciando la aportación económica de los fieles de su diócesis³⁸; en 1247, el papa Inocencio IV responde a los ruegos de los canónigos de Montearagón sobre la edificación de un puente, concediendo indulgencias a los diocesanos de Huesca, Zaragoza y Tarazona que contribuyan pecuniariamente a la obra³⁹. El clero secular participa de esta misma inquietud y los puentes aparecen mencionados, junto con la iluminación de iglesias, los hospitales y las obras eclesiásticas, como receptores de la cuarta parte de los diezmos y oblaciones que los rectores de las iglesias debían abonar, según recogen las constituciones sinodales de la reunión habida durante el episcopado de Domingo Sola (1235-1269); es posible la existencia de una rúbrica análoga en el sínodo celebrado por Vidal de Canellas en 1243⁴⁰.

Detrás de otros tipos de donaciones o contribuciones se adivinan motivos políticos y/o económicos; así parece que deben interpretarse sen-

36. *Cartulario de San Pedro el Viejo de Huesca*: 1228, junio, fol. 133 r.-v.; 1238, diciembre, 28, fol. 18r.-19v.
37. AHN, *Cartulario Magno*, T. VI, p. 128, n. 127; publica OLIVEROS, *Historia de Monzón*. Zaragoza, 1964, pp. 537-8, atribuyéndolo a Alfonso IV. Este dato y ciertos legados permiten suponer una reconstrucción en torno a esa fecha.
38. AHN, *Cart. Magno*, T. VI, p. 77, n. 76; ver también RIUS SERRA "Benedicto XIII y la construcción de puentes" en *Analecta Sacra Tarraconensia* VII (1931), pp. 359-60: 1407-25-V.
39. AHN, *Clero*, carp. 642, n. 12. Cfr. RIUS, op. cit., pp. 357-8: 1405-1-IV, que incluye también a quienes trabajen por sí mismos.
40. D. BUESA, "Los sínodos de Huesca-Jaca en el siglo XIII" en *Aragón en la Edad Media*, II (1979) pp. 76-81.

das entregas de bienes realizadas por Pedro II al puente de Castejón: en 1206 se trata de unos molinos⁴¹ y, en 1213, de una bastida⁴². Con una finalidad utilitaria, los hombres de Barbastro contribuían a la construcción del mencionado puente, y la magnitud de sus aportaciones es la razón que aducen ante Pedro IV en la protesta que elevan, en 1337, por estar sujetos al pago del pontaje que allí se cobraba: *ipsi in prosecutione causa pontis Montissoni labores plurimas et expensas sustinuerint*⁴³.

La aportación obligatoria por antonomasia es el impuesto de uso denominado "pontaje" o "pontazgo". La documentación lo revela como el sistema de financiación más eficaz y casi único en la práctica. Sin embargo, tanto su imposición como su arbitrio plantean problemas. En primer lugar, porque no siempre se puede cobrar por la utilización efectiva del paso, sino que el impuesto se concibe como el rédito a largo plazo de una inversión con destino a un puente todavía no en pie; lógicamente, también es posible que se aplique a los usuarios del cruce fluvial o vado mediante barcas o construcciones en madera, en previsión de fábricas estables en piedra⁴⁴. Al parecer, en Castilla eran frecuentes las derramas, recaudaciones entre los interesados en que el proyecto del puente en cuestión se llevase a efecto⁴⁵.

En principio, debía de tratarse de un ingreso propio de la hacienda regia⁴⁶, y es efectivamente el rey quien autoriza las imposiciones y concede las exenciones, pero, en la práctica, el rey enajena en múltiples circunstancias estas rentas, por lo que el número de receptores aumenta; sin embargo, siempre parece conservar ciertas atribuciones sobre ellos⁴⁷. Respecto a su administración, J. Caruana sostiene, para los siglos XII y XIII, que el mayordomo real —funcionario encargado de la casa del rey— tiene como atribución la vigilancia sobre portazgos, pontajes y todo lo que afecta al

41. AHN, Cód. 1032, n. 126.

42. Cit. MIRET, *Les cases de Templers y Hospitalers en Catalunya*. Barcelona, 1910, p. 265.

43. *España Sagrada*, T. XLVIII, p. 30 y Apéndice XVII, p. 230.

44. Este tipo de impuestos ocasionales ha sido poco estudiado. Se conocen algunos *barcajes* en la zona: en Albalate, por el Cinca, en 1227 (publ. HUICI-CABANES, *Documentos de Jaime I de Aragón*, d. 90); entre Monzón y Castejón, motivo de una concordia entre los Templarios y los vecinos de la villa, en 1173 (AHN, *Carulario Magno*, T. VI, pp. 317-318, n. 250), etc.

45. Cfr. MOLENAT, "Chemins et ponts..." pp. 117-118.

46. Así se refiere expresamente en un documento de 1293 (publ. NAVARRO, *Documentos lingüísticos...*, d. 67): *porque el peage es dreyto del senyor rey antigament et acostupnadament...*

47. Esto es particularmente evidente en las exenciones, cfr. los Fueros de Aragón, libro V (ed. SAVALL Y PENEN, Zaragoza, 1866) *Ut pedagia, pontagia, portatica et aliae exactiones a privilegiatis non exigantur*.

PUENTES MEDIEVALES EN LA PROVINCIA DE HUESCA

tráfico de mercancías⁴⁸. No obstante, un documento de Pedro IV remite el maestre racional de la curia regia como fiscal de las rentas obtenidas por este concepto⁴⁹.

La imposición de pontajes da lugar a una compleja casuística, excesivamente prolija, pero, en términos generales, la autoridad real sancionaba el cobro del impuesto, aunque el rey no fuera directo beneficiario de su producto, que revertía en los propietarios de la obra, o de las rentas que engendraba, o bien en los señores del territorio en que estaba ubicada. Los documentos que contienen estas provisiones suelen detallar en extremo todas las circunstancias que concurren en la regulación, especificando las diferentes cantidades que se han de abonar por los distintos conceptos: jinetes o peones, ganado mayor o menor, animales con carga o tirando de carros, etc. (los datos conocidos se han integrado en un cuadro para facilitar la consulta). Todo ello provocó la aparición de jurisprudencia específica: en 1348, Pedro IV se dirigía a sus recaudadores instándoles a que lo cobrasen sólo en los lugares estipulados por los fueros y el Privilegio General⁵⁰. También había contrapartida, privilegios de exención de pago, que dan lugar a pleitos, etc.⁵¹.

El pontaje tiene dos funciones o dos sentidos: es una fuente de ingresos desarrollada para dotar de medios pecuniarios la edificación de un puente; sirva, entre otros, el ejemplo de Sariñena, que, en 1442, recibe el privilegio de la reina María, Lugarteniente General del Reino, de imposición de un pontaje para erigir uno⁵². Paralelamente, las rentas que producen los puentes mediante este impuesto de tránsito se emplean para subvenir las necesidades de las poblaciones donde están localizados, o sus instituciones, destinándose a otros fines diferentes o ajenos por completo a la estructura viaria, uso acorde con el sistema económico medieval. Boltaña proporciona el dato más gráfico al respecto: estando el castillo sin alcaide, la tenencia del mismo, junto con el señorío de la villa, es solicitada al rey

48. "Los mayordomos de Aragón en los siglos XII y XIII" en *Rev. Archivos, Bibliotecas y Museos*, LXII (1956) pp. 349-377.
49. AHN, *Cartulario Magno* T. VI, pp. 142-147, n. 145, fechado el 21-II-1343. Sin embargo, en las minuciosas *Ordinaciones de la Casa Real de Aragón* (ed. SAVALL Y PENEN) no se menciona en absoluto al tratar este cargo, por más que es lógica su competencia en el área económica.
50. AHN, *Cartulario Magno* T. VI, p. 175, n. 187.
51. Cfr. nota 28. Sobre los pleitos, ver NAVARRO, op. cit. d. 113. Algunos ej. de exenciones: 1101 (VILLANUEVA, *Viage literario a las iglesias de España* T. XV d. LXX); 1208, para los habitantes y vecinos de Huesca (AYNSA, *Fundación... de la ciudad de Huesca*, p. 45 y 96-98); 1391, al monasterio de San Victorián (CODOIN, VI, d. CXXIV), etc.
52. Publ. DEL ARCO, "De la Edad Media en el Alto Aragón" en *Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón*, II (1946) p. 453.

Alfonso V por Juan de Bardají a cambio de algunos servicios por él prestados; los vecinos protestan ante el rey, que promete mantenerlos independientes de la jurisdicción señorial y crea un pontaje, cuyos beneficios constituyen el salario del alcaide⁵³.

En ocasiones, se instrumentaliza el pontaje como garante de la construcción, y así debe interpretarse la donación que, en fecha imprecisa, hizo Alfonso II a la orden de San Redentor de la lezda que se cobraba en el puente de Fraga⁵⁴, teniendo en cuenta que, en 1188, había concedido la propiedad del mismo con la condición de que se reedificase en piedra y se atendiesen sus necesidades y mantenimiento por la Orden⁵⁵. Idéntica maniobra se llevó a cabo con la alcántara de Zaragoza, cedida a S. Millán de La Cogolla y, luego, a San Salvador⁵⁶.

Finalmente, los pontajes se conciben como medio de resarcir los gastos ocasionados por la ejecución del puente; ésta es, por ejemplo, la razón de que Jaime II estipule, en 1312, que el pontaje que se ha de cobrar en Monzón —en un puente cuya construcción autoriza por instancias de los habitantes de la villa— sea efectivo en los diez años siguientes a la conclusión del paso⁵⁷, con lo que evitaba que se percibiese sin haber llevado a término la edificación, circunstancia que no era infrecuente⁵⁸.

La función económica que tienen los puentes se manifiesta también en las implicaciones derivadas del hecho de que constituyen un elemento fundamental de la red viaria. Formando parte de un camino, el puente sirve para posibilitar o facilitar la comunicación de hombres, mercancías e ideas. En lo que concierne estrictamente al comercio, resultaría superfluo insistir aquí en la importancia que, para el mismo, tiene una base material de comunicaciones adecuada⁵⁹; en el Aragón medieval es bien evidente el papel estratégico que cumplen algunos de los grandes puentes, situados precisamente en vías de interés económico o puntos neurálgicos de tránsito: Jaca, Puendeluna, Monzón, Zaragoza, o cualquier población que actúe como centro comarcal: Alcañiz, Tarazona, etc., posiblemente, el mejor

53. *España Sagrada* T. XLVIII, p. 124. QUADRADO, *Aragón*. 1844 (reimp. 1937) p. 89, recoge la existencia de estribos del puente, que debió tener tres arcos y una torre en uno de sus extremos; hoy quedan restos.

54. AHN, Cód. 1032, n. 107, sin fecha, pero anterior a 1196, en que los bienes de esta Orden pasaron a manos del Temple.

55. Ibid. pp. 72-73, n. 47, 1188, mayo.

56. Publ. CANELLAS, *Colección Diplomática del concejo de Zaragoza, años 1119-1276*, d. 22. Zaragoza, 1972.

57. ACA, reg. 209, f. 175 r.-v. 1312, julio, 12.

58. Publ. HUICI-CABANES, op. cit. d. 467.

59. Cfr. los interesantes trabajos recogidos en *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age*, Paris, 1981.

ejemplo de esto es el continuado esfuerzo de la ciudad de Zaragoza en la consecución de un puente sobre el Ebro⁶⁰.

Lamentablemente, la documentación de la provincia de Huesca es poco explícita en casos concretos. Hacia 1142 se menciona la lezda que se cobraba en el puente de Castejón sobre las mercancías *causa vendicionis*⁶¹. Un par de noticias bajomedievales manifiestan el interés de los concejos por el buen estado de los puentes: la primera data del año 1350 y es una concordia entre los vecinos del valle de Gistaín y los de Aínsa, mediante la cual aquéllos se comprometen a reparar el camino real hacia Francia, establecer posada para caminantes y construir y mantener un puente suficiente para personas y animales sobre el Cinca, en Plan⁶². En 1404, los jurados y prohombres de Jaca conceden a los vecinos de Barós licencia de paso libre para sus ganados con la condición de que no obstruyan el puente⁶³, refiriéndose al llamado “de la Lana”, sobre el río Gas, en el camino de Jaca a Barós, que hoy persiste con la misma denominación⁶⁴. Por último, el aprovechamiento que se hace de los estribos y pilas de los puentes para la construcción de molinos es también indicativo del valor e interés que éstos ofrecen económicamente⁶⁵.

Todos estos datos conducen, en resumen, a la conclusión de que el puente se conforma como un objeto susceptible de explotación económica por cuanto es fuente directa de beneficios, que suelen concretarse en rentas monetarias. La utilidad de este tipo de ingresos es bien sabida, y no es vano que las Ordenes Militares —al margen de lo aleatorio de la documentación— jueguen un papel primordial: en Huesca, son propietarias de los réditos de dos de los puentes más importantes, Fraga y Castejón, aspiran constantemente a la concesión de privilegios reales sobre los mismos. Su protagonismo no debe ocultar frecuentes ejemplos de señoríos laicos que, además de poder exigir prestaciones personales, indudablemente obtuvieron beneficios monetarios⁶⁶.

60. Preocupación constante del concejo desde la conquista de la ciudad hasta su culminación en 1440: cfr. FALCON, op. cit., pp. 110-114.

61. Publ. MIQUEL ROSSELL, *Liber Feudorum Maior*, Barcelona, 1945, d. 26 y 44; CODOIN, VI d. 138 y 162.

62. NAVARRO, op. cit., d. 114.

63. M. ALVAR, *Documentos de Jaca (1332-1502)*, Zaragoza, 1960, d. 5.

64. Cfr. MADDOZ, *Diccionario...*, s.v. Jaca.

65. Las citas son frecuentes: DURAN, *Colección Diplomática de la Catedral de Huesca*, Zaragoza, 1965-69, d. 605 (1202) y 648 (1204); id. *Historia de Alquézar*, Zaragoza, 1979, p. 110. Es sabido que los puentes de Tudela y Zaragoza albergaban molinos en sus machones.

66. Cfr. CIPOLLA, op. cit., p. 289, y MENENDEZ PIDAL, *Los caminos en la historia de España*, Madrid, 1951, p. 56, que recuerda la vigencia actual de la sextafería.

ASPECTOS SOCIALES, JURIDICOS Y ADMINISTRATIVOS

Los puentes, en sí mismos, son considerados como figuras jurídicas plenas⁶⁷ y se reconoce su capacidad legal para poseer bienes y negociar con ellos. En este sentido, son entidades diferenciadas e internamente “autónomas”; así es concebido y definido el puente de Fraga *ab tota la honor sua et ab totes les rendes et exides qualsque sien et en qualque loch aquella alqueria gaaaynar poretz...*⁶⁸; y, en Torreciudad, el puente forma un peculiar conjunto con el constructor —*magister*— y el contrato que éste tiene para dar fin a la obra: en la transacción que con él hace su propietario, especifica *sicut rex Iacobus mihi et predicto ponti dedit... sic reddo vobis predictos homines* (él y su esposa) *cum omnibus rebus suis*⁶⁹.

Tal *status* jurídico conlleva una administración propia y especializada. Cada una de las funciones que se desarrollan en torno al puente exige la existencia de unas personas encargadas de su ejecución. Se citan los maestros, responsables de la cuestión técnica de la edificación, con los que se concertaban contratos⁷⁰; los aspectos económicos dan origen a una diversidad de tareas, lógicamente bien determinadas: un limosnero recolecta en las iglesias⁷¹, los recaudadores de impuestos se encuentran en los puntos de peaje⁷², un capataz —*operarius*— gestiona las rentas, un supervisor general —*recognitor*— actúa como una suerte de inspector general de los trabajos y hacienda⁷³, etc. Todas estas voces designan oficios concretos, pero la más común e indefinida en sus atribuciones es la de “pontero”, que suele responder al cuidado general y que, al menos en un caso⁷⁴, resulta equiparable a capellán y comendador, sin que se pueda deducir del texto la tarea correspondiente.

Otro tipo de cargos revisten un matiz asistencial, en el sentido religioso del término. Las organizaciones mejor estudiadas son, quizá, las cofradías impropriamente denominadas “de constructores” de puentes⁷⁵,

67. Cfr. MIRET, op. cit. d. 262 y CANELLAS, op. cit. pp. 36-40.

68. AHN, Cód. 1032, p. 72-73 n. 47, 1188, mayo.

69. AHN, *Clero*, Carp. 637, n. 3, 1226, agosto.

70. NAVARRO, op. cit., d. 113 y nota anterior.

71. AHN, *Cart. Magno*, T. VI, p. 128, n. 127, 1194, junio.

72. *España Sagrada*, T. XLVIII, p. 124; AHN, *Cart. Magno*, T. VI, pp. 141-142, n. 144.

73. AHN, *Cartulario Magno*, T. VI, pp. 142-147, n. 145.

74. Ver nota 69. Para Castilla, cfr. PEREZ BUSTAMANTE, “El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos. Castilla, siglos XIV y XV” en *Communications...* pp. 163-178, en especial p. 163-8.

75. Cfr. BOYER, M.N. “The Bridgebuildings Brotherhoods” en *Speculum* XXXIX (1964), pp. 635-650.

integradas por laicos y eclesiásticos, instituciones que se desarrollan en Europa desde fecha temprana con constituciones diversas en sus normas y también con distintas finalidades que se centran, sin embargo, en la atención y cuidado de la obra del puente. En Castejón se documenta una en torno a 1207; compuesta asimismo por frailes y legos, tiene su asiento en un hospital para pobres situado junto al puente; es receptora de algunas donaciones reales⁷⁶ y el obispo de Lérida demanda limosnas para atender sus piadosas tareas, entre las que no es la menor la vigilancia de la construcción⁷⁷. Además de las cofradías, hay capellanías ubicadas en las iglesias anejas a los puentes, que son atendidas por presbíteros⁷⁸, los cuales, en ocasiones, se intitulan “beneficiados de la puente”, puesto que se subvencionan con sus rentas. Igualmente existían capillas e iglesias servidas por clérigos dependientes de la jerarquía correspondiente⁷⁹. Idéntico cariz tiene la asistencia dispensada a pobres y peregrinos en los hospitales, recintos que suelen encontrarse aparejados con los puentes, sobre todo en áreas de peregrinación⁸⁰.

Existía la posibilidad de que hubiese edificios en los que radicaba físicamente la organización administrativa del puente: las “casas del puente” son famosas en Zaragoza por ser sede de las reuniones del concejo; en Huesca, hay una homónima en Castejón⁸¹.

La articulación del puente dentro de la estructura económica y social se inserta como un instrumento de dominación, tanto a nivel señorial —propietarios con jurisdicción dominical— como local —concejos y universidades—. Este proceso es correlativo al que sigue la propia dinámica organizativa de la construcción.

El concepto de obra pública es indiscernible durante la Edad Media, y ajeno a ella: los bienes son particulares —el puente es propiedad de personas jurídicas privadas: Ordenes Militares, concejos, señores, el rey— y, para poder utilizarlos, es preciso pagar los derechos correspondientes a quienes se han erigido en explotadores de esta fuente de beneficios; sólo en este sentido los puentes son públicos, lo que quiere decir de uso común.

76. MIRET, op. cit. p. 265 y AHN, *Cartulario Magno*, T. VI, pp. 101-102, n. 98.

77. AHN, *Cartulario Magno*, T. VI, p. 77 n. 36.

78. Iglesia de El Puente (Sabiánigo): DEL ARCO, “El Archivo de la Catedral de Jaca” en *Boletín de la Real Academia de la Historia* LXV (1914) p. 57. Castejón: AHN *Cartulario Magno* T. VI, “Libro Verde de la Encomienda de Monzón”.

79. P. ej. Ripol, cuya iglesia provoca un pleito entre la Sede de Lérida y el Temple de Monzón, cfr. FOREY, *The Templars in the “Corona de Aragón”*, Londres, 1973, pp. 38, 41 y 274; y AHN, *OO.MM.*, Carp. 667 n. 23, 1261, III, 5.

80. DURAN, op. cit. d. 560; Archivo de la Catedral de Huesca: *Libro de la Cadena* p. 170 n. 304; Archivo San Pedro el Viejo Huesca: *Cartulario de San Pedro*, fols. 58v-59r.

81. AHN, *Cartulario Magno*, T. VI, 101-102, n. 98.

Las instancias de poder tienden a apropiarse de los objetos a través de los cuales ejercen su dominio y control, económico y político⁸², categoría que incluye los habitualmente considerados “monopolios señoriales”, como los molinos⁸³. Los señores detentaban un derecho jurisdiccional sobre un territorio, que les facultaba para imponer prestaciones personales —ya citadas—, aplicables a caminos y puentes, y rentas sobre los servicios que determinados instrumentos de uso colectivo prestaban, en razón de la inversión en ellos realizada y de su dominio eminente. De ahí la apelación, no demasiado infrecuente, a la exclusividad del derecho a construir puentes y, por consiguiente, a lucrarse de sus rentas⁸⁴, lo cual es, en definitiva, una defensa por los señores de sus prerrogativas.

Sólo muy tardíamente los gobiernos “centrales” fueron conscientes del interés político que, para ellos, tenía el control de la infraestructura viaria y, aun así, sus escasos recursos constreñían la efectividad de sus planteamientos⁸⁵; en cualquier caso, no parece que este estadio tuviese vigencia en Aragón en la época en que, por el contrario, Castilla experimentaba una renovación de planteamientos políticos —Reyes Católicos— y una acorde legislación al respecto⁸⁶, aunque los resultados no fueron económicamente positivos.

MENTALIDADES: RELIGION Y SUPERSTICION

Desde la época romana se ha conferido a los puentes un contenido religioso —de ahí la etimología de pontífice—, rodeándolos de manifestaciones paganas que la Iglesia procuró cristianizar⁸⁷. Ya se ha dicho que son caracteres intrínsecos del puente los que le convierten en un objeto extraordinario, susceptible de apropiación por la mentalidad popular: la magnitud de la obra y su persistencia. Esto hace que pervivan en su entorno ciertos rasgos mágicos, que suelen plasmarse en leyendas. No es rara la denominación de “Puente del Diablo”, referente siempre a la parti-

82. Cfr. el caso de Castejón por los Templarios; CABESTANY, op. cit., p. 1206, menciona el del arzobispo de Tarragona en su dominio señorial.

83. Cfr. ORCASTEGUI, M.C. “Notas sobre el molino hidráulico como instrumento de trabajo y dominación en el Aragón medieval (siglos XII-XV)” en *Aragón en la Edad Media II* (1979) pp. 97-133.

84. De tal carácter es el pleito que mantiene el monasterio de San Clemente de Toledo, consiguiendo que los reyes prohiban la construcción de nuevos puentes que perjudican su propiedad, cfr. JIMENEZ, op. cit., pp. 172-181 y 194.

85. Cfr. CIPOLLA, op. cit. p. 290.

86. Ver MOLENAT, “Chemins et ponts...” y PEREZ BUSTAMANTE, op. cit., p. 164.

87. Cfr. SCHNÜRER, *L'église et la civilisation au Moyen Age*, Paris 1935, t. 2 pp. 652-672, y LE GOFF, *La civilisation de l'Occident Médiéval*, Paris 1964, p. 21.

PUENTES MEDIEVALES EN LA PROVINCIA DE HUESCA

cipación de las fuerzas ocultas y poderosas en la construcción; el atrevimiento técnico se explica concitando el concurso del demonio, mediante un pacto en el que el arquitecto vende su alma⁸⁸: en Huesca, reciben este apelativo el puente del congosto de Olvena, el situado bajo el embalse de Mediano, etc.

Por otra parte, el deseo común de que los puentes se perpetúen en pie induce a concentrar en ellos signos y símbolos benéficos que intentan conjurar las habituales destrucciones y derrumbes. La actuación de la Iglesia es más evidente en este área: proliferan las efigies de santos y las cruces⁸⁹, hay muchas capillas en las cabeceras, etc. En especial, se tiende a santificarlos, colocándolos bajo la advocación de ciertos santos protectores o salvíficos, a los que se suelen atribuir milagros relativos a la buena conducción o a las mismas construcciones: Saint Bénézet sería el ejemplo más clásico; en Huesca, son frecuentes las dedicaciones a San Nicolás, San Salvador, San Cristóbal o San Miguel, que, en este caso, supone precisamente la antítesis del demonio.

La extendida concepción de acto de caridad hace que las distintas autoridades religiosas estén presentes en la construcción, sobre todo, de capillas y hospitales anejos a los puentes, así como en la potenciación de esta vertiente, mediante concesión de indulgencias y otros bienes que ya se han mencionado. Es representativa al respecto la frase del obispo de Lérida⁹⁰: *Nulli dubitum est quin id opus inter cetera misericordie opera debeat excellentius computari.*

Dentro de esta tónica, hay que enmarcar el peculiar esfuerzo llevado a cabo en el Camino de Santiago, que ha dado lugar a famosos santos como Domingo de la Calzada y Juan de Ortega⁹¹. En Huesca hay dos ejemplos: San Miguel de Jaca y el puente de Martes⁹². Hay noticias abundantes de que se ayuda a la construcción de puentes para facilitar el camino a los peregrinos, pero esta observación no debe inducir a la creencia de que siempre era gratuito el paso; sólo sucede así excepcionalmente⁹³.

88. Sobre el puente de Mediano sitúa la tradición la muerte a traición del rey don Gonzalo. STEINMANN, op. cit., recoge la leyenda del puente de San Martín de Toledo. GARCIA BOIX, op. cit., da una referencia del mismo tipo.

89. CABESTANY, op. cit., p. 1208.

90. AHN, *Cartulario Magno*, T. VI, p. 77 n. 76, 1207, XII.1.

91. Cfr. VAZQUEZ DE PARGA, LACARRA y URÍA, *Las peregrinaciones a Santiago*, Madrid, 1949, pp. 22, 25 y 175.

92. Ibid. p. 19.

93. Ver más arriba la actuación del arzobispo Pedro Tenorio, cuyo puente está en relación con la peregrinación al santuario de Guadalupe, JIMENEZ DE GREGORIO, op. cit. da tres versiones de la leyenda en torno a su construcción.

II.

Puesto que resulta virtualmente imposible incluir aquí todas las citas documentales —en la esperanza de que el mapa cumpla en parte este cometido— sirvan como ejemplo dos puentes que traen a colación sendos problemas. En primer lugar, Puendeluna, sobre el río Gállego, puente situado en un tramo fundamental del tradicional camino en Huesca hacia Navarra por las Cinco Villas⁹⁴.

En 1206, el rey Pedro II concede licencia para poblar el lugar de Rosel —donde había un vado—, que sitúa *iuxta pontem qui de novo construitur in fluvio qui dicitur Galleco*⁹⁵ y entrega a Fernando, abad de Montearagón, las décimas y primicias de los pobladores del mismo. Los extremos del problema son: la construcción de un puente en una vía de comunicación importante da lugar a un asentamiento humano e, incidentalmente, a que los tributos eclesiásticos reviertan en una entidad religiosa que intentará beneficiarse y potenciar esta circunstancia. En octubre del mismo año, el puente, denominado *de Rosel*, recibe un legado testamentario de diez sueldos; el doble le dedica otro redactado cuatro años después⁹⁶: estas dos citas son indicio suficiente de que, efectivamente, la edificación se estaba realizando por entonces. En 1212 se define ya con claridad la postura de la abadía de Montearagón frente al concejo de Luna, entidad que lleva a cabo la construcción: en febrero, el abad Fernando dona al pontero y primicerios de Luna la iglesia que el monasterio había edificado junto al puente —dedicada a San Nicolás— a cambio de un censo anual de un áureo alfonsí, reservándose el dominio sobre la misma y sus posesiones si el lugar se puebla⁹⁷; delimita el *punte de Arrosel, inter terminos de Luna et de Ayerb*. Unos meses más tarde, el abad entregó al concejo de Luna la iglesia con todas sus posesiones y los beneficios obtenidos por sus cofrades de modo que, si en Rosel se instalaba finalmente una población, las décimas y primicias se repartiesen a medias entre abadía y concejo, dotando con ellas una plaza de sacerdote y otra de escolar en la iglesia; en esta ocasión, el puente recibe ya el nombre *de Luna*⁹⁸. En 1237, es receptor de otro legado similar a los aludidos⁹⁹.

94. BALAGUER, "El antiguo camino de Luna y las comunicaciones con Navarra" en *Argensola IV* (1953) p. 347.

95. La primera cita data de 1206 y se limita a una referencia topográfica: entre el vado de Rosel y el puente de Luna; MIRET, "Itinerario del rey Pedro I de Cataluña, II en Aragón" en *Bol. Academia Buenas Letras de Barcelona*, III (1905-6) p. 376.

96. DURAN, op. cit., d. 675 y 696.

97. AHN, *Clero*, carp. 634, n. 20.

98. *Ibid.*, n. 21. Para la ubicación, ver UBIETO, *Toponimia aragonesa medieval*. Valencia, 1972.

99. *Cart. San Pedro el Viejo*, ff. 104r.-105r., 1237, 13-VIII.

PUENTES MEDIEVALES EN LA PROVINCIA DE HUESCA

Ya en 1315, el pontaje que se cobra en Luna es evaluado en ochenta sueldos anuales y se computa entre las Rentas Reales, estando concedido por el rey, a violario, en favor de un particular¹⁰⁰. La magnitud de los restos actuales, con sillares de buen tamaño, indica las dimensiones de esta obra que, durante todo el período medieval, posibilitó el tráfico humano y mercantil entre ambas orillas del Gállego.

El puente de Castejón, que se mantuvo en pie hasta 1907, ha pervivido en el topónimo de la población más cercana: el medieval *Castelo Ceboler* o *Cepolario* —llamado durante cierto tiempo “del puente de Monzón”— y suscita complejos problemas significativos de la explotación por una orden militar. A. Ubieto defiende la hipótesis de un origen romano para el puente, formando parte de la vía *Ilerda-Osca*¹⁰¹; se basa en argumentos históricos, toponímicos y arqueológicos. La población se reconquistó en 1099, cuando resultó necesario controlar un paso del río para atacar Barbastro; al establecer Pedro I los límites de esta población, se menciona el lugar por primera vez.

Conquistada Monzón, es evidente la importancia económica del puente —única posibilidad de cruzar el Cinca—: en él se cobra una lezda por las mercancías. La ordenación política del territorio impone el cambio, entre Ramón Berenguer IV y Pedro de Estopiñán, de la tenencia del castillo de Castejón y el citado impuesto por el de Monzón¹⁰², entregado poco después a los Templarios; éstos, en fecha indeterminada¹⁰³, reciben de Pedro II castillo y pontaje. Con anterioridad, Alfonso II había concedido que se instaurasen limosneros para recaudar fondos destinados al puente¹⁰⁴, que, en 1206 y 1213, obtuvo sendas donaciones reales: unos molinos y una bastida¹⁰⁵; en 1207 el obispo de Lérida concedió indulgencias a quienes ayudasen a la construcción y a una cofradía que atendía un hospital —de San Salvador— para pobres y transeúntes¹⁰⁶. A lo largo de la primera mitad de siglo, el puente recibe varios legados que hacen pensar en una reconstrucción¹⁰⁷.

100. CODOIN, T. XXXIX, pp. 150-151.

101. UBIETO “¿Un puente romano?” en *Caesaraugusta* VI (1955) p. 243-251. Rebate esta opinión LOSTAL, *Arqueología del Aragón Romano*, Zaragoza, 1980, p. 37-8

102. MIQUEL, op. cit., d. 26 y 44 y CODOIN, VI, d. CXXXVIII y CLXII.

103. AHN, Cód. 1032, n. 118. Hasta entonces lo tenía en feudo Berenguer de Tamarite, quizá hijo o nieto del anterior. Por otro lado, en 1173 (AHN, *Cart. Magno* T. VI, p. 317-8, n. 250) hay una concordia entre el comendador y los vecinos de la villa de Monzón sobre la navegación fluvial del Cinca entre el pueyo del castillo y el puente de Castejón.

104. AHN, *Cart. Magno*, T. VI, p. 128, n. 127: 1194.

105. MIRET, *Les cases...*, p. 265.

106. AHN, *Cart. Magno*, T. VI, p. 77, n. 76.

107. DURAN, op. cit., d. 416, 702 y 722; *Cart. S. Pedro el Viejo*, ff. 133r.-v. y 104r.-105r.

El Temple se hace efectivamente con el dominio útil del puente, la villa y el castillo de Castejón en 1219, pagando un censo anual de mil sueldos a Jaime I¹⁰⁸, cantidad que se reduce a la mitad cinco años después, añadiendo los gastos del comendador por el reino y las escasas rentas que producían estas posesiones¹⁰⁹; sin duda, los motivos fueron políticos. En 1247 el rey realiza un acuerdo con la Orden, instando a que las rentas del puente se invirtiesen en su reparación de modo que el paso fuera cómodo¹¹⁰. A fines de este siglo, la situación está configurada por el pontaje que reciben los Templarios —pago del que son eximidos en 1290 los habitantes de Barbastro, Monzón, Monclús, Huesca, Lérida y Zaragoza¹¹¹— y el peaje que allí cobraba el rey, englobado en los derechos “de ultra puertos” y arrendado a particulares por trescientos noventa sueldos en 1297¹¹².

La “crisis” del XIV se plasma en la presión del Hospital —sucesor en la población— por recibir autorizaciones reales para el cobro de pontaje: en 1334 Alfonso IV debió conceder uno por cuatro años; al expirar este plazo —marzo de 1337—, Pedro IV lo prorroga por otro cuatrienio, insistiendo en que los beneficios se inviertan en la edificación¹¹³. En julio del mismo año, los vecinos de Barbastro intentan evitar esta exacción bajo protección real, por los gastos que habían efectuado en la obra¹¹⁴. Un extenso documento, datado en Barcelona el 21 de febrero de 1343, contiene el acuerdo entre el rey y el castellán de Amposta con importantes provisiones para el puente¹¹⁵. En la primera parte se expone una sucinta historia de la obra: Jaime I habría donado puente e iglesia al monasterio de Alaón para que cuidase la obra y mantuviese tres presbíteros bajo patronazgo real; esto caeció antes de 1219, en que el rey donó a censo el castillo y la villa de Castejón a la Orden del Temple; de esta Milicia pasó a poder del Hospital: el comendador de Monzón, según la sentencia resultante, se obligaba al mantenimiento del puente y de los religiosos que atendían la iglesia así como a satisfacer una cantidad al rey, la cual —deducidos

108. AHN, Cód. 1032, pp. 134-7, n. 81 (cit. MIRET, *Itinerari de Jaume I “el Conqueridor”*, Barcelona, 1918, p. 33). En mayo de 1220, la casa del puente, que cuenta con un preceptor, recibe una donación: AHN, *Cart. Magno*, T. VI, pp. 101-2, n. 98.

109. AHN, Cód. 1032, pp. 137-8, n. 82 y *Cart. Magno*, T. VI, p. 184, n. 197.

110. HUICI-CABANES, op. cit., d. 467. En su Crónica (ed. SOLDEVILA, Barcelona, 1971) el rey menciona que cruzó este puente en 1265.

111. UBIETO, *Colección Diplomática de Pedro I de Aragón y Navarra*, Zaragoza, 1951, p. 110, nota 25.

112. NAVARRO, op. cit., d. 67; CODOIN, T. XXXIX, p. 295. Era, evidentemente, el único puente, pues sólo en 1312 la universidad de Monzón recibe autorización de Jaime II para hacer uno allí: ACA, reg. 209, f. 175.

113. AHN, *Cart. Magno*, T. VI, pp. 140-1, n. 143.

114. *España Sagrada*, XLVIII, p. 30 y Apéndice XVII, p. 230.

115. AHN, *Cart. Magno*, T. VI, pp. 142-7, n. 145.

los gastos de dos nuevas capellanías— debía invertirse en la obra; se eximía al Hospital del pago del censo por la villa y el castillo¹¹⁶. A pesar del dictamen, el pleito sobre las rentas del puente proseguía; Pedro IV llega finalmente a un convenio con el castellán: el comendador de Monzón debería invertir todos los años cuatro mil sueldos hasta que el puente esté totalmente edificado en piedra y sea estable; proveerían esta cantidad las rentas de la Bailía de Monzón y un capataz recibiría el dinero, responsabilizándose de su inversión; se regula la situación y salario de los presbíteros y se nombra un *recognitor* de que las disposiciones se cumplan. La inversión anual —asignada a los lugares de Estiche, Pomar, Santa Lecina, Castejón y Binaced— deberá renovarse si el puente cae, siendo así la Orden responsable perpetuamente de que se mantenga en pie; los clérigos, pagados a cargo del peaje y peso de Monzón, se denominarán “beneficiados de la puente”¹¹⁷. El rey absuelve al Hospital de cualquier otra carga, excepto las mencionadas. A continuación, Pedro IV expidió otro documento — que resume la concordia— regulando el pontaje que se había de cobrar, idéntico al de 1337, cuya exacción duraría hasta que el puente se hallase terminado. Como este privilegio se había extinguido en 1341, entre esta fecha y 1343 debieron tener lugar todos los problemas con el Hospital a que el rey se refiere¹¹⁸. En cualquier caso, de la magnitud de la obra y del interés por ambas partes es evidencia este documento. Sin embargo, a nivel de comunicaciones, la construcción de un nuevo puente en Monzón —por privilegio de Jaime II en 1312— acabó definitivamente con la preponderancia del puente de Castejón¹¹⁹.

¹¹⁶. Ibid., pp. 145-6, con fecha 20 de enero, contenido en el doc. anterior.

¹¹⁷. AHN, Cart. Magno, T. VI, “Libro Verde de la Encomienda de Monzón”.

¹¹⁸. Cfr. ACA, *Cartas Reales*, caja 6, d. 747 y caja 8, d. 1069.

¹¹⁹. UBIETO, “¿Un puente romano?”, p. 249.

M.^a TERESA IRANZO MUÑO

CUADRO I

<i>Fecha</i>	<i>Puente destinatario</i>	<i>Cantidad</i>
1059-29-VII	Cacaviello	1/3 bienes
1061-15-III	sin determinar	1/3 bienes
1082	Garcipollera?	indeterminada
post 1150	Castejón	1/2 viña
1206-X	Luna	10 ss.
1209-3-II	Castejón	100 ss.
1210-VII	Castejón/Luna	20 ss. / 10 ss.
1228-VI	Castejón/Monflorite/ Castejón de Arbaniés	5 ss. / 5 ss. / 3 ss.
1237-13-VIII	Luna/Fañanás/Castejón	2 ss. c/u
1238-28-XII	Monflorite/Cast. Arbaniés	5 ss. c/u
1242-5-VI	"Ferrer Salmonis"	10 ss.
1244-19-XI	Aínsa	1 cahíz trigo

CUADRO II

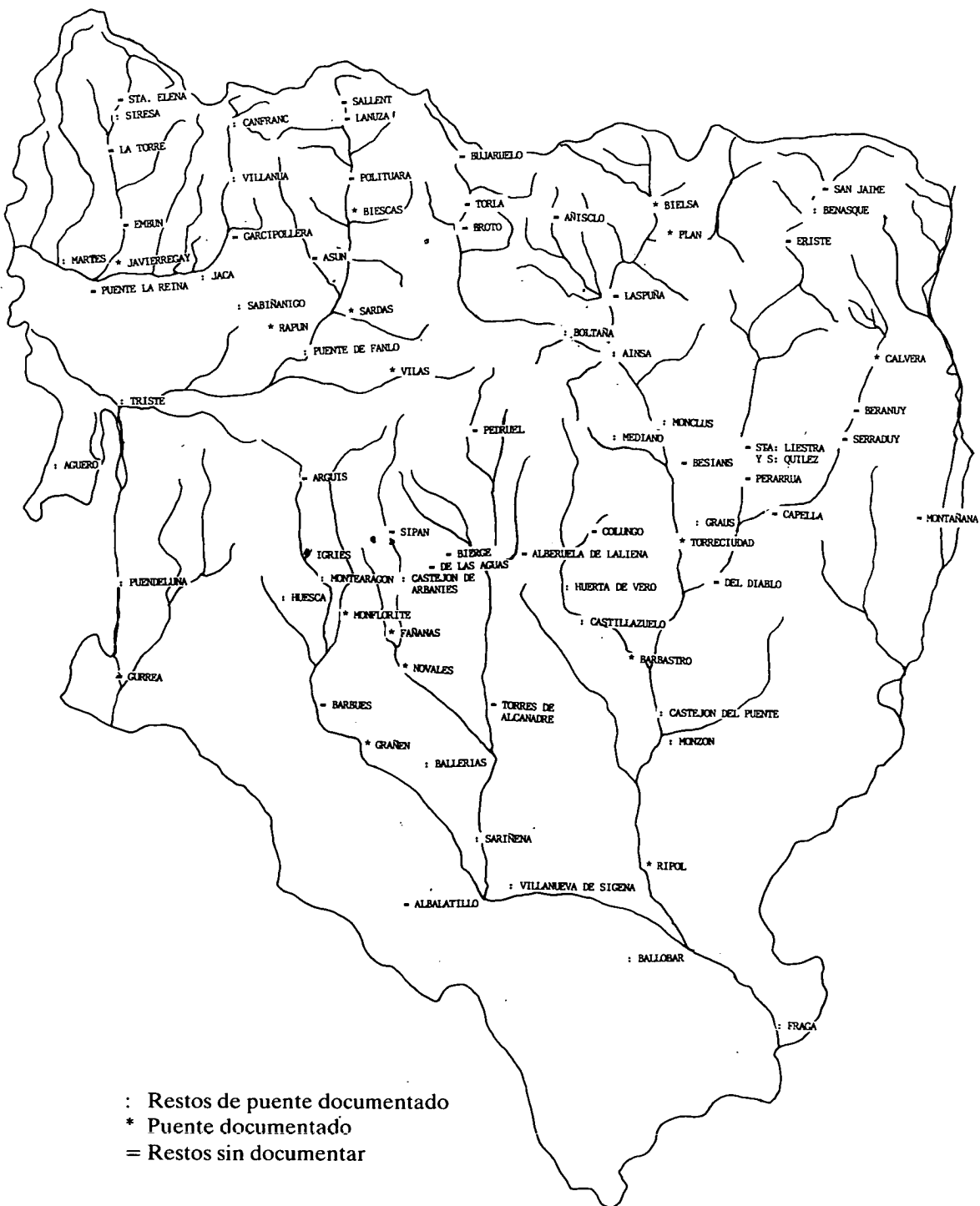
<i>Fecha/lugar</i>	<i>peón</i>	<i>jinete</i>	<i>animal cargado</i>	<i>animal conductor</i>	<i>ganado mayor</i>	<i>ganado menor</i>
1312-Monzón	1 ob.	1 din.	1 din.	—	4 ob.	10 ob.
1337-Castejón	1 ob.	1 din.	1 din.	1 din.	4 ob.	4 ob.
1343-Castejón	1 ob.	1 din.	1 din.	1 din.	4 ob.	4 ob.
1442-Sariñena	1 ob.	1 din.	—	—	1 ob.	1/2 ob.
1456-Boltaña	1 din.	2 din.	—	—	—	—



Lám. I. PUENTE DE FANLO. Sobre el río Gállego. Su voladura durante la guerra civil (1936-39) permite observar el relleno de cascote y el cridado aparejo externo; en el intradós del arco central son visibles los mechinales para la cimbra. Es citado en el S. XIV, dando nombre a una circunscripción administrativa: el Justiciado de Puente de Fanlo. Actualmente ha sido reconstruido.



Lám. II. PUENTE DE SANTA LIESTRA Y SAN QUILEZ. Sobre el río Esera, no aparece mencionado en la documentación, pero sus rasgos estructurales son elocuentes: perfil en cuesta pronunciada, calzada estrecha, tajamares de sección triangular y marcados en planta configurando apartaderos.



- STA. ELENA : SIRESA : CANFRANC : SALLENT : LANZA : BILJARUELO : SAN JAIME : BENASQUE : ERISTE : LA TORRE : VILLANUA : POLITUARA : TORLA : ANISCO : BIELSA : PLAN : EMBUJ : GARCIPOLLERA : * BIESCAS : EROTO : LASPURA : MARTES : * JAVIERRECAY : ASUN : PUENTE LA RETNA : JACA : SABIÑANICO : * SARDAS : PUENTE DE FANLO : * RAPUN : VILAS : BOLTAÑA : AINSA : CALVERA : TRISTE : * PEDRUELO : MONCLIS : BERANUY : SERRADUY : AGUERO : ARQUIS : * MEDIANO : * BESIANS : STA. LIESTRA Y S: QUILIZ : PERARRUA : MONTAÑANA : SIPIAN : COLLINGO : GRAUS : CAPELLA : TORRECIUDAD : * TORRECIUDAD : DEL DIABLO : HUERTA DE VERO : CASTILLAZUELO : PUENDELINA : HUESCA : * MONFORITE : * FANANAS : * NOVALES : BARBASTRO : * BARBASTRO : CASTEJON DE LALIENA : CASTEJON DE ARBANTES : * CASTEJON DE ARBANTES : TORRES DE ALCANADRE : CASTEJON DEL PUENTE : MONZON : GURZA : * GRAÑEN : BALLERIAS : SARINENA : * RIPOL : VILLANUEVA DE SIGENA : ALBALATILLO : BALLOBAR : FRACA