EL PUENTE DE TABLATE DESDE UNA PERSPECTIVA ARQUEOLÓGICA E HISTÓRICA.

Ángel RODRÍGUEZ AGUILERA.
ARQUEÓLOGO.

I.- PRELIMINARES.

Hace unos años, en una revista de investigación y patrimonio iniciábamos una investigación arqueológica e histórica sobre el Puente de Tablate como un elemento patrimonial con unos valores históricos muy claros que hasta ese momento no había sido objeto de ningún tipo de estudio ni tampoco restauración con lo cual gran parte de la información que se podía obtener todavía se encontraba intacta.

Afortunadamente la construcción de la Autovía Bailén-Motril, tramo Dúrcal-Ízbor, financiada por el Ministerio de Fomento, propició la ocasión para la recuperación de este elemento de carácter histórico, y consecuentemente, como todo inmueble en el que subyacen valores de este tipo, susceptible de ser analizado con metodología arqueológica para extraer mayor conocimiento histórico del puente, tal como finalmente se hizo.

Queda por tanto muy claro que la Arqueología es capaz de generar historia, unas veces explicando procesos que no quedaron recogidos en el registro escrito de archivo y otras dando una nueva visión de la evolución de un inmueble, en el caso que nos ocupa del Puente de Tablate.

En este sentido no vamos a abordar el estudio del puente como un elemento aislado dentro del paisaje histórico circundante sino en su contexto más próximo, espacial e histórico, para comprender mejor la pervivencia de este sitio con una función de paso y su relevancia a lo largo del tiempo; por eso creemos que es necesario explicitar el marco metodológico en el que se inserta el estudio llevado a cabo pues no se trata de hacer únicamente una descripción del puente para posteriormente identificar unas fábricas determinadas con una fecha concreta -aunque también nos aproximaremos en este sentido para comprender la evolución histórica- pero evidentemente un análisis que

pretenda comprender por qué el puente de Tablate se ubica en su emplazamiento y por qué históricamente es un elemento prácticamente invariable desde la Edad Media siendo sucesivamente reformado y reconstruido, debe ir más allá del propio puente.

Entonces, ¿cómo abordar un estudio en este sentido? En primer lugar partiendo del concepto de que un puente no es un elemento aislado en el paisaje histórico y que por tanto es producto de la conjunción de una serie de factores naturales y humanos; y en segundo lugar valorando el puente como obra pública y su significación a lo largo de la historia.

Con respecto a lo primero debemos de contextualizarlo en su entorno más inmediato y en la organización espacial del territorio, mientras que con respecto a lo segundo especificaremos las diferencias conceptuales de una obra de infraestructura pública en la Edad Media y la Moderna. Finalmente nos detendremos en la fábrica que vemos actualmente y en su descripción histórica.

II.-EL MARCO DEL PUENTE DE TABLATE.

Partiendo por tanto de estos conceptos básicos, que bien podrían integrarse en la llamada Arqueología del Paisaje o en la misma Arqueología Extensiva, el puente de Tablate está relacionado con la alquería del mismo nombre, quedando incluidos en la comarca del Valle de Lecrín, zona de paso obligada para comunicar la Vega de Granada con la Alpujarra y la costa mediterránea. De hecho desde el punto de vista geográfico y geomorfológico, el Valle de Lecrín es un valle ligeramente más deprimido que la Vega que se encuentra enclavado en el macizo Penibético, delimitada transversalmente por una serie de cursos de agua entre los que destaca el río Dúrcal, el Lecrín –que vertebra el valle propiamente dicho-, el Torrente y el barranco de Tablate conformando estos accidentes geográficos sus límites naturales.

Morfológicamente queda definida tras el terciario como fosa tectónica delimitada por Sierra Nevada al Nordeste, Sierra de las Guájaras y Almijara al Sur, y la meseta de Albuñuelas al Este[1].

Estos condicionamientos geológicos y geográficos son los que han marcado el poblamiento histórico de la zona que por otra parte ha sido escaso hasta finales de la Edad Media.

[1]VILLEGAS MOLINA, F.*El Valle de Lecrín.* Universidad de Granada, 1971.

Con anterioridad a este momento, en la Prehistoria, en el yacimiento de Las Cuevas (Cozvíjar) se detectó una fase de ocupación del Paleolítico Superior[2], y posteriormente, durante el Bronce y concretamente dentro del ámbito cultural del Argar la zona no es utilizada como vía natural de acceso a la costa, dada la ausencia total de yacimientos[3].

Tras estos primeros momentos los conocimientos del desarrollo histórico y la relación espacial de esta zona con la costa de Granada y el bajo valle del Guadalfeo[4] son más numerosos, pudiendo constatar una red de poblamiento que desde época romana podemos calificar de selectivo ya que comunicaría con el surco Intrabético por medio de asentamientos en los valles de acceso desde la costa, como por ejemplo la Loma de Ceres en Molvízar, los Cortijuelos y el Minchar en el valle de los Guájares o la villa romana de Lecrín en el valle de Lecrín[5].

La desintegración del Mundo Antiguo supone un cambio en los patrones de asentamiento, creándose otros nuevos, los altomedievales, que para esta zona no están del todo definidos. No sucede los mismo para la Baja Edad Media, durante el periodo nazarí, pues conocemos la existencia de ciertos castillos como el de Mondújar, Murchas y Restabal, a través de los cuales se vertebra la organización del territorio, dependiendo de éstos las alquerías que poblaban el valle.

Aunque todavía desconocemos en gran medida la organización del territorio en época islámica, lo cierto es que la mayor parte de los datos que tenemos pertenecen al último periodo, entre los siglos XIII y XV, tras la formación del reino nazarí de Granada cuando toda la comarca quedaba englobada en uno de los distritos en los que se dividía el reino, el *iqlīm al-Ašar* que podría corresponderse con la circunscripción que en el siglo XI el geógrafo al-ᶜUdrī describió en la cora de Ilbīra con el nombre de *iqlīm Laysar*[6]. Tras la conquista castellana, que en esta zona del reino se produjo en 1490, se mantuvo la misma organización territorial y es entonces cuando conocemos con mayor detalle los

[2]TORO MOYANO I. y ALMOHALLA GALLEGO, M.:"Industrias del paleolítico superior en la provincia de Granada", *Cuadernos de Prehistoria,* IV, Granada, 1979.
[3]PAREJA LÓPEZ, E.:"Geografía argárica granadina", *Cuadernos de Prehistoria,* I, Granada, 1976.
[4] MARÍN DÍAZ, N., *Molvízar en tiempo de los romanos. La loma de Ceres,* Granada 1988; y para la Edad Media MALPICA CUELLO, A. "Estructura de poblamiento en la costa de Granada a fines de la Edad Media", *Studia Histórica. Historia Medieval.* VII. ,Salamanca,1989.
[5]FERNÁNDEZ GARCÍA, Mª.I., "Arqueología Romana en la provincia de Granada", *Florentia Iliberritana*, 3, Granada, 1992.
[6] JIMÉNEZ MATA, Mª.C., *La Granada islámica*, Granada, 1990, p.62.

núcleos de población que lo formaban. En 1501, tras la primera revuelta de los moriscos, en los libros de bienes habices se citan las alquerías de Concha, Coxbixa, Dúrcal, Harat al-Araba (Talará), Achit (Chite), Mondújar, Çeca, levxa, lanjarón. Beznar, Tablate, Exbor (Ízbor), Albuñuelas, Saleres, Restabal, Melexix y Molchas (Múrchas).

La conexión con las comarcas aledañas se hacía por medio de dos puntos, uno salvando el río Dúrcal por medio de un puente situado en su cauce, ya desaparecido, otro en el barranco de Tablate por medio del puente de Tablate, quedando unidos por una red de caminos que comunicaban las distintas alquerías entre sí y con la Vega y la Alpujarra respectivamente. Restos de este camino, conocido en el siglo XVI como el camino Real de la Alpujarra, todavía son visibles a su paso por Acequias, Mondújar, Talará y en las proximidades de Tablate.

Por tanto, según vemos, la existencia de un poblamiento disperso precisaba de una red de caminos rurales en la que como hemos visto jugaba un papel fundamental el puente de Tablate.

Ilustración 1.- Vista general del Puente de Tablate.

En el caso concreto de la alquería del mismo nombre en estas fechas era una pequeña población que no superaba el centenar de vecinos a mediados del XVI según los datos de Luis del Mármol Carvajal y que tras la revuelta de 1568 se había reducido hasta

los 15[7], que no presentaba ningún tipo de defensa asociada encontrándose directamente vinculada al tránsito del puente, al camino de la Alpujarra y al cultivo de las tierras próximas, quedando bajo la órbita territorial del castillo de Lanjarón. Las casas se encontrarían en el mismo emplazamiento que la actual cortijada en la que durante el XVI se construyó una iglesia bajo la advocación de Santiago Apóstol y tras la guerra de las Alpujarras un fortín compuesto por una torre de planta cuadrada y un espacio amurallado al que se asociaba otra serie de casa o cortijos un poco más alejados del núcleo pero próximos. Este lugar se abastecía de agua de una fuente que se localizaba en la Sierra siendo canalizada hasta el pueblo. Este sistema se mantuvo hasta bien entrado el siglo XVIII. Por último, dentro de su término se encontraba el puente de Tablate asociado al camino real de la Alpujarra y una ermita consagrada a Nuestra Señora de las Angustias y a San Antonio de Padua, construida entre el siglo XVII y XVIII.

De hecho la relación del puente con su entorno más inmediato todavía era algo fundamental para la comprensión de ambos en el siglo XVIII: en el diccionario geográfico de Tomás López iniciado en 1776 se describe de la siguiente forma:

"*El lugar de Tablate de este valle de Lecrín dista seis leguas de la capital, que es la ciudad de Granada. Tiene nueve vecinos y hay tradiciones que ha tenido diez vecinos. Tienen en su iglesia parroquial por patrono al señor Santiago. El lugar de Isbol, su anejo, está distante de éste a una legua. Ambos están al aire del Mediodía (...) Distan ambos lugares cuatro leguas del mar mediterráneo. En medio de los dos lugares pasa un río que llaman el río de Isbol, cuyo caudal de agua no es mucho. A una legua de distancia del lugar se junta con el río de Vélez de Benaudalla y se entran en el mar por las costas de Motril. En la entrada de Tablate hay un barranco muy profundo que nace una legua distante del lugar, y baja por la falda de la dicha sierra, en cuyo barranco hay un puente de piedra cuya altura es de más de cuarenta varas y de altitud tiene cinco varas*".[8] Descripción que no varía mucho de la que más de cien años antes hizo del mismo lugar Luis del Mármol Carvajal, destacando únicamente la diferencia poblacional de una época a otra:

[7] DOMÍNGUEZ ORTÍZ, A. y VINCENT, B. *Historia de los moriscos. Vida y tragedia de una minoría*, Madrid, 1997, p.274.
[8] LÓPEZ, T., *Diccionario geográfico de Andalucía: Granada*, ed. SEGURA GRAIÑO, C. y DE MIGUEL J.C., Granada, 1990, p.212.

"*Este lugar es pequeño de hasta cien vecinos, aunque nombrado estos dias por la rota de don Diego Quesada, y por el paso de una puente, por donde se atraviesa un hondo y dificultoso barranco, que con igual hondura y aspereza, sin dar entrada por otra parte en más de cuatro leguas arriba y debajo de la puente, atraviesa desde encima del lugar de Acequia hasta el rio Melejix*".

Parece por tanto evidente que la importancia estratégica de Tablate estribaba no tanto en su población sino en su emplazamiento y vinculación con el puente como único punto de paso accesible sin necesidad de dar un gran rodeo, para pasar del Valle de Lecrín a la Alpujarra.

En este sentido es evidente que existe un cierto determinismo natural plasmado de forma histórica por los acontecimientos acaecidos y por los elementos arqueológicos que circundan el paisaje y que son el propio camino real, con las necrópolis islámicas que lo jalonan a lo largo de su trazado, el puente, la alquería de Tablate y los elementos defensivos del paso.

III.- EL CAMINO REAL. EL CONCEPTO DE OBRA PÚBLICA.

Históricamente, los caminos y todas las infraestructuras anexas a éstos han tenido un carácter público, al menos desde que el derecho romano instituyó la servidumbre de paso de las vías de donde se deducía su carácter indivisible[9], algo que pasó con criterios similares al mundo medieval, originando el concepto de obra pública para referirse a infraestructuras de comunicación, muchas veces financiadas por las instituciones eclesiásticas y nobiliarias de donde de su uso se derivaba un usufructo. A finales de la Edad media pero sobretodo en la Moderna con la articulación de un gran estado bajo los Reyes Católicos las obras públicas siempre fueron patrocinadas por los poderes públicos (reales, señoriales y concejiles) aunque la financiación fue un aspecto que quedó siempre en manos de las posibilidades recaudatorias de cada momento y cada región.

Por el contrario, en el mundo islámico peninsular, la cuestión de lo público pertenecía a la totalidad de la comunidad de fieles de modo que la titularidad de las infraestructuras era siempre de la ᶜumma (comunidad de musulmanes) recayendo sobre ésta la financiación de su construcción pero sobre todo su mantenimiento. La aplicación de este principio es bien conocida gracias a la documentación que se generó tras la

[9] IGLESIAS, J., *Derecho Romano*, Barcelona, 1972, pp.328-342.

conquista castellana del Reino de Granada en 1492 al mantenerse las estructuras preexistentes durante algún tiempo de modo que sabemos que este es el caso de la construcción de los sistemas de abastecimiento (acequias y aljibes) o las murallas y defensas de la ciudad o de un territorio que surgen de un pacto entre el poder y las comunidades campesinas. Este concepto es por tanto totalmente distinto al existente en el mundo cristiano en el que a través de exacciones fiscales se financiaban mientras que la propiedad era restringida, pero ese contacto entre las dos civilizaciones llevó a un trasvase de conceptos: los Reyes Católicos aplicaron parcialmente la tradición islámica haciendo recaer en la comunidad mudéjar, en los usuarios a fin de cuentas, los costes generados especialmente por el mantenimiento mientras que los derechos derivados dejaron de pertenecer a la comunidad. El éxito de esta política fue tal que a mediados del XVI se generalizó su uso en toda Castilla proponiendo un reparto de costes en función de distintos factores recayendo especialmente en aquellas poblaciones que iban a aprovecharse de la construcción de un camino o de un puente por ejemplo.

Por tanto, el camino que atravesaba el Valle de Lecrín y se adentraba en la Alpujarra por Tablate, salvando el barranco por medio del puente ya existía en época islámica, siendo una vía de comunicación que ha dejado sus huellas en el paisaje que todavía es perceptible en muchos puntos. Discurría de una alquería a otra bordeando las laderas, cortándolas ligeramente y construyendo muros de contención. La calzada utilizada no superaba los 7 metros de anchura y solía presentar un pavimento empedrado en las proximidades de las poblaciones y de tierra en el resto. En este sentido podemos decir que vertebraban el territorio no sólo porque permitían la comunicación sino porque también gran parte de la distribución espacial de las alquerías se hacía en función de éstos.

Un caso muy significativo es el de las necrópolis islámicas que solían situarse en las afueras del núcleo habitado, junto a los caminos. En el caso del Valle de Lecrín hemos documentado este extremo por lo menos en tres casos: en el camino que unía Mondújar con Acequias se ubicaba el macaber de Torna Alta, excavado recientemente con motivo de las obras de la Autovía Bailén-Motril; en Talará, junto al camino Real de la Alpujarra, una vez pasado el pueblo y cruzado el barranco existía un amplio cementerio, también documentado, y finalmente, una vez pasado el Puente de Tablate en el ascenso a la alquería, por encima de la traza del camino que todavía es visible, existe otro macaber o necrópolis islámica. Como vemos, la existencia de un camino no sólo suponía la

necesidad de construir infraestructuras que hoy día tienen un carácter arqueológico, sino que también actuaban como eje para el establecimiento de lugares de culto o enterramiento, hoy susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica.

Pero centrándonos en el caso de Tablate, es necesario destacar la impronta que ha dejado en el paisaje la construcción medieval de este camino pues en las proximidades del puente a ambos lados del mismo, todavía hoy se observa su traza excavada en la media ladera, descendiendo lentamente hasta el barranco aunque desconocemos el modo en el que se llegaba hasta el puente debido a que la construcción de la carretera N-323, a principios del siglo XX con mano de obra procedente de presidio, cortó y destruyó la aproximación hasta este punto. De todas formas, su calzada era de 7 metros, estrechándose hasta los 2.80 metros a su paso por el puente, para posteriormente de nuevo abrirse y discurrir hasta la alquería de Tablate, primero en un tramo ascendente excavado sobre la ladera del barranco y reforzado con muros de mampostería que todavía hoy se observan –que también quedó cortado por la N-323- y después desviándose por medio de una curva que da acceso a otro tramo recto que deja a su izquierda el macaber y se adentra en el núcleo de la población.

Para conocer mejor la distribución y el alcance de la red de caminos tenemos una descripción, rica en detalles, fechada en el siglo XVIII, época en el que el camino medieval seguía siendo utilizado con pocas reformas y dice así:

"*Todo este partido del Valle de Lecrín, que así se nombra, lo atraviesa el camino Real que pasa para las Alpujarras. Este sale de Granada por la puente de Genil que llaman, pasa por su alameda y camina hacia el Occidente hasta que llega al lugar de Armilla, media legua de dicha ciudad, y luego toma vuelta hacia el Mediodía y camina a dicho partido, pasa por la villa de Alhendín, legua y media de dicha ciudad, y pasada dicha villa, al cuarto de legua, hay una venta que se llama la venta del Alhendín. Sigue el camino al valle, y para llegar al sitio del Suspiro del Moro, demostrado en el número 2, hace una cuestecita corta y desde dicho sitio se aparta el camino de Alpujarras hasta el número 47, desde donde da principio dicho partido. Pasa por la villa del Padul, demostrada en el número 5, hasta el número 9, donde hay un álamo antiguo, que se llama el álamo de Dúrcal, es sitio de mucho nombre también. y desde dicho álamo empieza a descender dicho camino en cuesta larga en la forma que se figura al número 46, hasta que llega al plan del río, cuya canal pasa por una puente antigua, que se figura al número 10; camina un poco, pero cosa muy corta al igual del río. y luego entra dicho*

camino por la boca de un barranco, por donde desciende el arroyo de las fuentes de Dúrcal, figuradas en el número 11. Camina siempre ascendiendo entre llano hasta el nacimiento de dichas fuentes, y siempre por el fondo de dicho barranco. Se deja las fuentes en el camino, y sigue por el mismo fondo y en la misma forma, hasta salir de dicho barranco, y en saliendo entra en el lugar de Dúrcal, figurado en el número 12, por donde pasa hasta el número 20, que en este sitio hay una venta que se llama la venta del Torrente, y sigue hasta el número 21, desde donde desciende derecha la cuesta del Torrente, que así se llama, que desciende hasta el canal del río, que pasa sin puentes; y este canal sirve de camino hasta que se desvía en una cuestecita corta en la forma figurada. y luego pasa por el lugar de Tálara, figurado en el número 17, y en la forma figurada haciendo vuelta, cuando ya ha pasado de Tálara, hace codo por entre dos cerros o lomas, y pasa por el lugar de Béznar, figurado en el número 25, y ***sigue hasta el número 27, en donde se haya figurado una puente que a ella se baja por una cuestecita corta, y se llama la puente de Tablate, sitio de mucho nombre, por donde pasa el camino. y en una cuestecita, en la forma figurada, asciende y pasa por el lugar de Tablate, figurado en el número 28, y sigue hasta donde da vuelta, que allí hay una cuestecita corta. y sigue hasta el lugar de Lanjarón****, figurado en el número 29, por donde pasa hasta el número 31, donde hay una venta que se llama la venta de Lanjarón. y pasada como al cuarto de legua, poco más o menos, termina este partido y sigue el estado de Orjiva*."[10]

Como se puede fácilmente observar lo dicho hasta ahora queda explicitado de forma clara: el camino vertebra el territorio y permite la comunicación entre las comarcas próximas.

IV.- LA ALQUERÍA DE TABLATE. ESTUDIOS ARQUEOLÓGICOS.

Indudablemente la alquería próxima al puente también jugó un papel decisivo en la historia de éste, seguramente a su amparo y al trasiego que de pasajeros y mercancías tenían su paso y parada obligatoria en este punto antes de adentrase en la Alpujarra, por eso su fundación está íntimamente ligada al camino real. Desconocemos la primera ocupación histórica del lugar, pero desde el punto de vista arqueológico hemos podido determinar la existencia de una importante fase de ocupación nazarí, atestiguada por la

[10] LÓPEZ, T., *Diccionario geográfico de Andalucía: Granada...*, p.130.

presencia de material arqueológico en las terrazas próximas a la actual cortijada, que se prolongó durante el siglo XVI, momento en el que se vio envuelta de forma muy activa en la Guerra de las Alpujarras (1568-1570) debido a su emplazamiento de control sobre el paso de Tablate, siendo objeto de importantes enfrentamientos entre los ejércitos castellanos y las bandas de moriscos, debiendo destacar la derrota que le inflingieron a las huestes de don Diego Quesada.

A partir de este momento, y dado su alto valor estratégico, se mantuvo de forma permanente una guarnición que protegía el camino y el puente de las incursiones de los sublevados lo cual generaría la construcción de un sistema defensivo que todavía hoy día se puede observar, compuesto por una torre y varios paños de muro de tapial que acotan un espacio. Después de estos incidentes la repoblación llevada a cabo en tiempos de Felipe II permitió que se mantuviese, si bien es cierto que con una importante reducción de su población y la consecuente dispersión por las zonas aledañas.

En las excavaciones arqueológicas, ejecutadas en el año 2000 se excavaron los restos de un edificio de planta cuadrada con patio central, construido con potentes muros de mampostería fechado en el siglo XVII, después de los acontecimientos a los que nos hemos referido. El sondeo que aportó mayores datos arqueológicos se planteó en la zona trasera del actual conjunto de casas, de la segunda terraza con unas dimensiones originarias de 5.30 x 5.30 metros y se eliminó de forma mecánica la primera capa de tierra vegetal.

Bajo ésta, y adosado al muro de la parata superior, se documentó un nivel tendente a la horizontalidad realizado sobre el estrato geológico, y en la esquina Sur, los restos de una tinaja de pequeñas dimensiones colmatada con materiales de deshecho que apoyaba sobre un muro de mampostería.

La excavación puso de manifiesto la existencia de los restos de una estructura de habitación, probablemente de un cortijo, en el que se podían diferenciar distintos espacios: un patio, en la zona adosada al muro de la parata superior, que accede a una estancia rectangular con dos tinajas de almacenamiento de agua colmatadas con material de deshecho y restos de un suelo de cal que se encuentra comunicada con otra habitación, también rectangular, que posteriormente fue compartimentada con dos gruesos muros de mampostería. El resto de la casa se vio fuertemente alterado por la construcción de las terrazas de cultivo por lo que desapareció el resto.

En cuanto a las técnicas constructivas documentadas, los muros de esta casa son todos de mampostería con mortero de tierra y cal, de 0.60 m de ancho y se han diferenciado distintos tramos: uno de 2.10 metros, otro de 7 m. y el muro de cierre de la primera estancia es de 4 metros. En cuanto a las estructuras que dividen el espacio interior de la segunda habitación, de éstos sólo se conserva una longitud de 1.60m. y una anchura de 1 m. En este caso, el mortero que une los cantos es sólo de tierra y a diferencia de los mampuestos de los muros perimetrales, son de gran tamaño.

Finalmente, el muro de cierre presenta restos de enlucido por ambas caras y se ha documentado los restos de un pilar de ladrillos y, como se ha indicado, de un suelo de cal en la primera estancia.

Entre los materiales arqueológicos recuperados debemos destacar un lote de cerámica común fechada en el primer cuarto del siglo XVII pero sobretodo la cazoleta de una pipa de fumar tabaco con una esfinge indiana. Evidentemente es un claro indicador de que tras la revuelta de los moriscos muchos de los repobladores que se asentaron en la zona ya consumían con cierta asiduidad los productos procedentes del Nuevo Mundo.

Ilustración 2.- Pipa de tabaco procedente de Tablate.

En cuanto a la torre construida por los cristianos - la Torre de Tablate- es una estructura de planta rectangular y de una altura aproximada de 4.40 metros, con una base de mampostería sobre la que se elevan una serie de cajones rectangulares (1.40 metros por 0.60 metros) de tapial de tierra con abundante cal, separados entre si por una

fila de ladrillos (verdugones) y sus esquinas se encuentran reforzadas con pilares de ladrillos de doble asta. Interiormente se observa como la parte baja está separada de los pisos superiores por medio de unas vigas de madera y que el resto se encuentra macizado, siendo visibles cuatro filas de cajones.

Adosado a la torre se extiende un espacio rectangular, de 8 por 4 metros, realizado con la misma técnica constructiva y simulando un falso despiece de sillería con yeso en las juntas de cada cajón y mechinal.

Sin duda se trata de un recinto adosado a la torre con un carácter defensivo vinculado al paso del puente de Tablate, nudo de las comunicaciones entre Granada y la Alpujarra desde la Edad Media hasta el siglo XIX, y a la importancia estratégica que adquirió en el contexto de la Guerra de las Alpujarras (1568-1570) aunque hasta la fecha no hemos encontrado referencias a su construcción.

Ilustración 3.- Torre de Tablate.

Ilustración 4.- Vista general del cercado de la torre.

De cualquier forma, el carácter preliminar de estos resultados están sujetos a posibles modificaciones ya que esperamos confirmar esta cuestión con el cotejo de documentación de archivo.

V.- EL PUENTE DE TABLATE.

Finalmente debemos abordar el objeto de este análisis: el puente de Tablate. Hasta este punto hemos analizado el contexto histórico en el que se inserta viendo que su existencia es indisoluble al Camino Real de la Alpujarra y a la alquería de Tablate, y ahora centraremos nuestra atención en esta infraestructura y en los nuevos datos históricos obtenidos en los trabajos de campo desarrollados durante el proceso de restauración.

El primer puente que ocupó este emplazamiento debió tener una estructura de madera, probablemente construido con tablazones, de ahí su topónimo (Tablate) que hace referencia a su fábrica y que posteriormente debió dar nombre al barranco y a la alquería.

A pesar de todo las primeras referencias que poseemos de la existencia del puente se encuentran directamente vinculadas a la conquista del Reino de Granada, debiendo pasar las tropas castellanas por el mismo cuando se conquista la Alpujarra en 1491:

"*Y los cristianos lo pasaran mal sino fueran socorridos por Gonçalo Fernandez de Cordova, con la jente de su capitania, que apretó a los moros tanto hasta los echar*

adelante de la Puente de Tablate; donde a la priesa del pasar los cristianos mataron y tomaron muchos de los moros. Y en esta puente se hicieron tan fuertes que los cristianos no pudieron más pasar a ellos. Y como el marques vido esto, recogio su jente, rica con muchos despojos de seda y ganados y moros y se vino al Padul, do estava su Alteça, el qual ubo mucho placer con su venida"[11]

El mismo hecho fue relatado por Luis del Mármol Carvajal de la siguiente forma:

"*(el Zogoibi) sabido el camino que el rey don Hernando llevaba, envió algunos alcaides con mucha gente de a pié para que ocupasen los pasos de Tablate y Lanjarón, por donde necesariamente habían de pasar los cristianos, no fueron parte para defendérselo, porque los capitanes del rey acometieron el barranco de Tablate por la puente por otro paso dificultosísimo que estaba a la parte de arriba un legua de allí*"[12].

Posteriormente, a finales del siglo XV, una vez consolidada la conquista del reino, en la navidad de 1499 se produjo la primera revuelta y sublevación de los moriscos primero en la capital extendiéndose rápidamente por la Alpujarra. Los moriscos agrupados y organizados intentaron evitar el paso de las tropas castellanas destruyendo el único paso que permitía un control rápido desde Granada: el puente de Tablate.

Unos años más tarde, en 1502, los Reyes Católicos ordenan que se inicien los trámites para reparar este paso estratégico. Los motivos quedan expuestos de forma clara en el documento con fecha del 30 de junio :

"*Sepades que por parte de la dicha çiudad nos fue fecha relacion por su petiçion que ante nos e nuestro conçejo fue presentada diziendo que bien sabiamos como al tiempo que los moros del Alpuxarra se leuantaron quebraron la puente de Tablata y dize que tiene mucha nesçesydad de la hazer o adobar (...)* "[13].

Para conseguir el dinero suficiente e iniciar las obras se ordenó que cada persona que pasase por dicho puente pagase en concepto de peaje 1 maravedí, al igual que cada bestia, durante un periodo de al menos 3 años. El objeto de esta política impositiva no era únicamente la subsanación de los destrozos causados por la revuelta mudéjar sino establecer que si existiese un superávit económico sería destinado " *para el reparo de los*

[11]SANTA CRUZ, Alonso de: *Crónica de los Reyes Católicos,* ed. y estudio de J. DE MATA CARRIAZO, Sevilla, 1951.
[12] MÁRMOL CARVAJAL, L., *Rebelión y castigo de los moriscos del reino de Granada*, B.A.E.,tomo XXI, Madrid, 1946, pp.51-52.
[13] Archivo Municipal de Granada, leg. 1866, pieza 1.

camynos de las Alpuxarras porque los anexos son pocos y no bastan para ello"[14], cuestión que está íntimamente ligada a la importancia que juegan los puentes en las redes viarias y en especial en el Camino Real de la Alpujarra.

Para la ejecución de las obras se ordena tomar "*maestros e personas espertas que sepan de la dicha obra*"[15] que posiblemente serían alarifes mudéjares que utilizan unas técnicas constructivas similares a las empleadas durante la época nazarí. Pero una obra de este tipo requiere un gran esfuerzo material y humano de modo que en su reparación intervienen no sólo la ciudad de Granada, lo que demuestra la importancia que para ésta y su comercio tenía el puente, sino todas aquellas villas que se vieron afectadas por su destrucción. Los gastos generados serían repartidos entre los concejos de las Alpujarras, Lecrín y Granada, aportando cada uno según el uso que se hiciese de la infraestructura, debiendo tomar para ello parte de los ingresos provenientes de sus bienes propios:

"*asy lo que asy se oviere de gastar en la dicha puente se debe pagar de los propios desa dicha çibdad e de las dichas villas e lugares de la comarca o por repartimyento o por sysa e sy tiene propios con que lo poder pagar*"[16].

Desconocemos cuando se produjo la visita al puente para evaluar los daños y los costes, el reparto de costes y el inicio de las obras pero lo cierto es que al inicio de la Guerra de las Alpujarras todavía se encontraba en obras de donde deducimos que la puesta en marcha de la orden de los Reyes Católicos se retrasó más de lo deseado. De hecho a primeros del año 1569, en pleno conflicto con los moriscos el puente se encontraba parcialmente construido de mampostería aunque todavía no se había concluido el arco central y el paso, datos que conocemos gracias a la descripción de Luis del Mármol:

"*los moros tenían desbaratada la puente de manera, que no podian pasar caballos ni aun peones sin grandisima dificultad y peligro, porque solamente habian dejado unos maderos viejos, que debieron ser estantes de la cimbra, al un lado, y sobre ellos un poco de pared tan angosta, que apenas podía ir por ella un hombre suelto; y aun este poco paso que para ellos habian dejado, ofreciéndoseles necesidad de pasar, le tenian*

[14] Archivo Municipal de Granada, leg. 1866, pieza 1.
[15] Archivo Municipal de Granada, leg. 1866, pieza 1.
[16] Archivo Municipal de Granada, leg. 1866, pieza 1.

descavado y solapado por los cimientos de manera, que si cargase mas de una persona fuese abajo"[17].

El mismo hecho fue descrito por Hurtado de Mendoza de la siguiente forma:

"*. El Marqués dejando guardia en Durcal, paró aquella noche en Elchite, de donde partió en orden camino de la puente; y habiendo enviado una compañía de caballos con alguna arcabucería a recoger la gente que había quedado atrás, para que asegurasen los bagajes y embarazos, y mandado volver a Granada los desarmados que vinieron de la Andalucía, tuvo aviso que los enemigos le esperaban, parte en la ladera, parte en la salida de la misma puente, y la estaban rompiendo*"[18].

El puente se reparó provisionalmente para permitir el paso hacia Lanjarón utilizando todo tipo de materiales y así se indica en el mismo texto:

"*reparóse la puente con puertas, con rama, con madera que se trajo del lugar de Tablate, por donde pasó la caballería: el resto del campo se aposentó en él sin seguir los enemigos, por ser ya tarde y haberse ellos acogido a lo fuerte, donde los caballos no les podían dañar*".

Finalmente a finales del XVI, tras la guerra, o a principios del XVII se concluyó la obra ya que de nuevo aparece citado en 1610 con objeto de la expulsión definitiva de los moriscos del reino:

"Pregonose el bando de la expulsión en la ciudad de Granada en dies y nuebe de enero deste dicho año, reserbando en Granada y su reino las casas ilustres de los cavalleros nobles y otros hijos de algo, descendientes de moros; y para que la expulsión de la dicha ciudad de Granada se hiciese quieta y pacificamente se puso en la puente de Tablate, entrada de las Alpujarras, una plaça de armas de gente de a cavallo de las costas del dicho reino de Granada"[19].

Durante todo el siglo XVIII aparece citado con frecuencia e incluso representado en el catastro del Marques de la Ensenada con una estructura muy similar a la actual, siendo objeto de varias reformas y mejoras que hemos podido estudiar durante su restauración. A pesar de todo a mediados del siglo XIX se encontraba en un estado ruinoso y así se ha mantenido hasta la actualidad.

[17] MÁRMOL CARVAJAL, L., *Rebelión y castigo de los moriscos...,* p.132-133.
[18] HURTADO DE MENDOZA, D., *Guerra de Granada,* Madrid, 1986, libro I, pp.50-51.
[19] HENRÍQUEZ DE JORQUERA, Francisco: *Anales de Granada*, 1643, Edición de Antonio MARÍN OCETE, 1934, ed. facsímil estudio preliminar y nuevos índices por Pedro GAN GIMÉNEZ y Luis MORENO GARZÓN, Granada 1987, vol I, p.565.

Centrándonos ahora en la fábrica del puente debemos indicar que en primer lugar hemos realizado un estudio de sus características estructurales, ya que de su análisis posterior podremos observar como se diferencian distintas fases constructivas que se asocian a varios momentos históricos.

El puente se ubica en un paso angosto del barranco de Tablate, no asentado directamente sobre el lecho del río sino en un escalón que forma la pared de conglomerados a cierta altura y que sirve de base para los estribos que actúan como pilares elevados sobre los que se asienta la zona de paso.

Los estribos están realizados en mampostería con mortero de cal pudiendo diferenciar al menos dos fábricas distintas. Su altura es variable pues el estribo izquierdo, visto desde su frontal sureste, aguas abajo, tiene unos 11,75 metros, y el de la derecha uno 10 metros aproximadamente.

Presenta un único ojo compuesto por un arco de medio punto, construido con mampostería, sin huellas de cimbra en el intradós, siendo de cantería el reborde exterior aunque en la actualidad ha perdido algunas de sus dovelas sobre todo en la zona de la clave y en su base, donde apoya directamente sobre la roca. El intradós muestra un aparejo bastante regular de mampuestos de tamaño mediano careados. Este arco se asienta directamente sobre los estribos, habiendo sido colmatado todo el espacio que queda entre ambos con distintos materiales constructivos y reutilizando otros, como se puede observar en el frente Noroeste en donde se aprecian restos de tapial realizado con la técnica medieval de la tabiya. Exteriormente conserva restos de enfoscado al que se le añadió otra capa de enlucido, visible en la parte superior y lateral del arco, tanto en su cara Noroeste como Sureste.

Sobre éste se encontraba el paso sin pretil pero la obra de restauración mostró que a pesar de lo que podía parecer este elemento se encontraba intacto soterrado. La excavación nos permitió documentar un pretil de mampostería de 1 metros de altura y 0.45 de grosor con tres aliviaderos aguas abajo y 2 aguas arriba, construidos por medio de dos pilares de 5 hiladas de ladrillos dispuestos a soga y tizón, con su base y cubierta de losa de piedra.

Ilustración 5.- Detalle de un mechinal de la fase del siglo XVIII.

Interiormente se encontraba enfoscado con una capa de mortero de yeso en el que apareció un grafitti con la fecha de la construcción de esta parte del puente en el que se puede leer con claridad un *ave maría* y el año de 1796.

Ilustración 6.- Detalle del grafitti de 1796

El paso por el puente tenía una anchura de 2,80 metros y el pavimento sería empedrado aunque sólo hemos podido documentar la preparación.

La segunda hilada de mechinales o aliviaderos que se observa a 2,60 metros desde el borde del pretil se corresponde con el nivel de paso creado tras su reconstrucción, justo por encima del arco de medio punto y que debe conservarse en buen estado, también con su pretil y con un camino empedrado documentado en una de las catas realizadas construido con cantos de río de tamaño mediano y grande, superponiéndose a los restos del puente que se encontraban en proceso de construcción a mediados del siglo XVI y que a su vez lo hacían sobre los restos del puente medieval. De hecho, a la primera fase del puente – a la nazarí- sólo corresponden la parte baja de los estribos en donde se observa una fábrica de mampostería distinta a la utilizada en los siglos XVI, XVII y XVIII.

Hasta el momento hemos realizado un análisis estructural en base a la observación directa del puente de Tablate, pero un análisis pormenorizado del mismo puede aportar datos significativos no sólo de su fábrica y técnicas constructivas sino también de las fases constructivas de distintos momentos históricos que ya han sido apuntadas.

Ilustración 7.- Detalle de la zona de mechinales del siglo XVII.

Por otra parte hemos constatado la reutilización en la fábrica del siglo XVI-XVII de elementos anteriores, especialmente en la cara Noreste en donde es claramente visible el uso de restos de tapial medieval calicastrado que se utiliza para rellenar los estribos. En este sentido hemos de suponer que éstos pudieran pertenecer a la estructura medieval

del puente que fue destruido en el siglo XVI en el contexto de la Guerra de las Alpujarras, como ya hemos visto.

Como análisis preliminar hemos realizado una primera aproximación a la estratigrafía muraria del frontal Sureste del actual puente de Tablate y hemos diferenciado dos elementos en el croquis que presentamos:

1.- Fases constructivas, adscritas a momentos históricos concretos.

2.- Líneas de *interfacies* verticales.

Las primeras están representadas por números romanos y son las siguientes:

FASE I: Se corresponde con una ampliación en mampostería concertada de aproximadamente un metro en la que se realizan nuevos aliviaderos, correspondiéndose con el pretil y la calzada reformados en 1796.

FASE II: Al igual que la anterior, es una ampliación aunque se encuentra separada de la anterior por unos ripios, conteniendo el antiguo pretil, sus aliviaderos y su calzada empedrada, inutilizada con la reforma de finales del XVIII, siendo por tanto anterior, probablemente del XVII. Ambas fases, I y II, deben asociarse al mismo momento histórico en el que se ha normalizado el uso del puente y del camino real una vez desaparecida la amenaza del problema morisco. En el catastro del Marques de la Ensenada el puente de Tablate aparece configurado como existe en la actualidad hasta estos niveles.

FASE III: Esta fase corresponde a la reconstrucción del puente realizada tras la Guerra de las Alpujarras, por tanto debe centrarse a finales del siglo XVI y principios del XVII. La fábrica de la misma es de mampostería presentando enlucido de yeso que la recubre aunque en algunas zonas se ha perdido dejando al descubierto otros elementos constructivos y que forman la siguiente fase.

FASE IV: Esta formada por restos de cajones de tapial que se utilizan en la realización del puente a finales del siglo XVI. Podrían ser en su mayoría restos reutilizados de la estructura medieval preexistente.

FASE V: Se corresponde con los restos originarios de los estribos medievales ya que presentan otra factura. Se encuentran realizados en mampostería y son utilizados para la realización de los nuevos estribos cuando se rehace el puente.

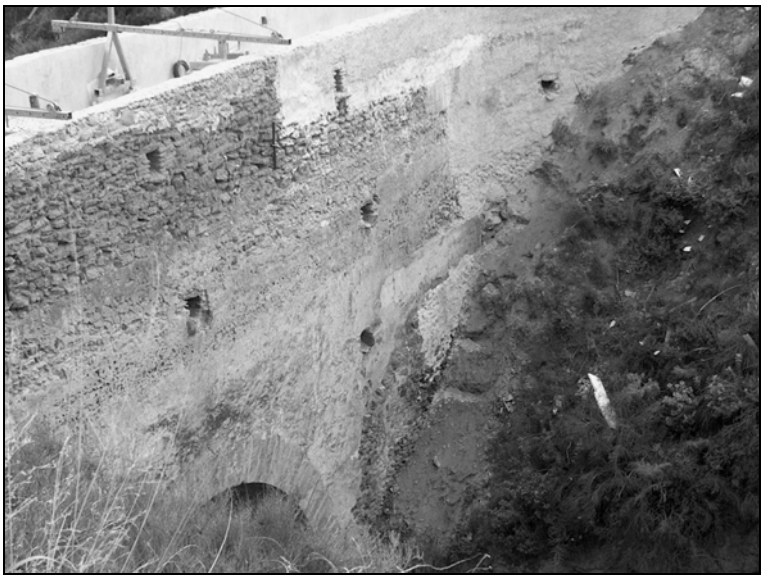

Ilustración 8.- Detalle de la base de los estribos. Fábrica nazarí.

En cuanto a las líneas interfaciales, con éstas hemos querido remarcar los distintos momentos constructivos y reparaciones del puente aunque sería necesario la realización de un estudio más detallado de las mismas, tanto del frente Sureste como del Noreste.

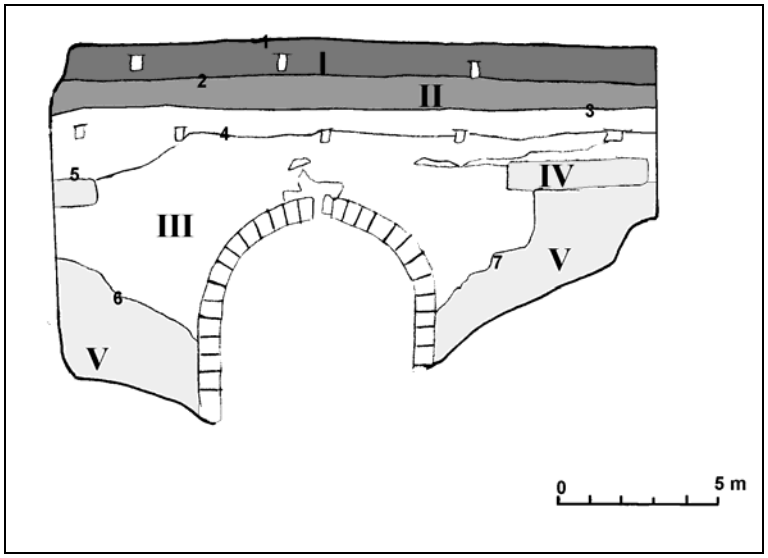

Ilustración 9.- Croquis de estratigrafía del Puente de Tablate.

VI.- CONCLUSIONES.

Todo esto nos lleva a concluir este trabajo de una forma clara: el puente de Tablate es un elemento que se inserta en el paisaje histórico circundante como uno de sus hitos más significativos y que por tanto, para comprender bien su magnitud debe ser contextualizado históricamente de forma conjunta con el Camino Real de la Alpujarra –del cual todavía hoy día podemos ver numerosos tramos "fosilizados"- y con la alquería y la torre defensiva de Tablate.

La importancia histórica del lugar ha sido tal que se destaca por los acontecimientos que sucedieron en este punto en la Guerra de las Alpujarras, especialmente la derrota de don Diego de Quesada y los hechos novelescos protagonizados por las tropas del conde de Tendilla, pero mucho más importante fue su papel en las comunicaciones y el comercio entre Granada y la Alpujarra, siendo el paso obligado. De esta forma debemos entender el enorme interés que tenía la ciudad de Granada en reparar el puente en 1502, secundado por los Reyes Católicos.

Igualmente la obra de restauración emprendida por el Ministerio de Fomento y ejecutada por DRAGADOS P.O. S.A. ha permitido un mejor conocimiento del puente pues se ha estudiado con profundidad sus características obteniendo una visión distinta de la que hasta la fecha se tenía pero mucho más próxima a la que tuvo en la época en que era un punto estratégico de primer orden, recuperando y valorizando un bien patrimonial hasta ahora olvidado.

BIBLIOGRAFÍA:

- DOMÍNGUEZ ORTÍZ, A. y VINCENT, B. *Historia de los moriscos. Vida y tragedia de una minoría*, Madrid, 1997.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, Mª.I., "Arqueología Romana en la provincia de Granada", *Florentia Iliberritana*, 3, Granada, 1992.
- HENRÍQUEZ DE JORQUERA, Francisco: *Anales de Granada*, 1643, Edición de Antonio MARÍN OCETE, 1934, ed. facsímil estudio preliminar y nuevos índices por Pedro GAN GIMÉNEZ y Luis MORENO GARZÓN, Granada 1987.
- HURTADO DE MENDOZA, D., *Guerra de Granada,* Madrid, 1986.
- IGLESIAS, J., *Derecho Romano*, Barcelona, 1972.
- JIMÉNEZ MATA, Mª.C., *La Granada islámica*, Granada, 1990.
- LÓPEZ, T., *Diccionario geográfico de Andalucía: Granada*, ed. SEGURA GRAIÑO, C. y DE MIGUEL J.C., Granada, 1990.
- MALPICA CUELLO, A. "Estructura de poblamiento en la costa de Granada a fines de la Edad Media", *Studia Histórica. Historia Medieval.* VII. ,Salamanca,1989.
- MARÍN DÍAZ, N., *Molvízar en tiempo de los romanos. La loma de Ceres,* Granada 1988.
- MÁRMOL CARVAJAL, L., *Rebelión y castigo de los moriscos del reino de Granada*, B.A.E.,tomo XXI, madrid, 1946, pp.51-52.
- PAREJA LÓPEZ, E.:"Geografía argárica granadina", *Cuadernos de Prehistoria,* I, Granada, 1976.
- SANTA CRUZ, Alonso de: *Crónica de los Reyes Católicos,* ed. y estudio de J. DE MATA CARRIAZO, Sevilla, 1951.
- TORO MOYANO I. y ALMOHALLA GALLEGO, M.:"Industrias del paleolítico superior en la provincia de Granada", *Cuadernos de Prehistoria,* IV, Granada, 1979.
- VILLEGAS MOLINA, F.*El Valle de Lecrín.* Universidad de Granada, 1971.

APÉNDICE DOCUMENTAL.

DOCUMENTO 1:

SANTA CRUZ, Alonso de: *Crónica de los Reyes Católicos,* ed. y estudio de J. DE MATA CARRIAZO, Sevilla, 1951.

Fecha: 1491.

Contexto: Guerra de Granada.

"*Y los cristianos lo pasaran mal sino fueran socorridos por Gonçalo Fernandez de Cordova, con la jente de su capitania, que apretó a los moros tanto hasta los echar adelante de la Puente de Tablate; donde a la priesa del pasar los cristianos mataron y tomaron muchos de los moros. Y en esta puente se hicieron tan fuertes que los cristianos no puedieron más pasar a ellos. Y como el marques vido esto, recogio su jente, rica con muchos despojos de seda y ganados y moros y se vino al Padul, do estava su Alteça, el qual ubo mucho placer con su venida*" (vol. I, p.31).

DOCUMENTO 2:

1502, junio, 19. Toledo.

Carta de los Reyes Católicos por la que se ordena el reparo del puente de Tablate por medio de una imposición y con el dinero sobrante que se destine al reparo de los caminos de la Alpujarra.

A. Archivo Municipal de Granada, leg. 1866, p. 1.

Don Fernando e doña isabel por la graçia de Dios rey e reyna de Castilla y Leon, de Aragon, de Seçilia, de Granada, de Toledo, de Valençia, de Galiçia, de Mallorcas, de Sivilla, de Çerdeña, de Cordova, de Corçega, de Murcçia, de Jahen, de los Algarbes, de Algeziras, de Gibraltar e de las yslas de Canarias, condes de Barcelona, señores de Vyzcaya e de Molina, duques de Atenas e de Neopatria, condes del Rossello e de Çardanya, marqueses de Oristan e de Goçiano, a vos Alvaro Enriques nuestro corregidor de la nonbrada e grande çiudad de Granada o a vuestro alcalde en el dicho ofiçio, a cada uno e qualquier de vos a quien esta nuestra carta fuere mostrada, salud e gracia. Sepades que por parte de la dicha çiudad nos fue fecha relacion por su petiçion que ante nos e nuestro conçejo fue

presentada diziendo que bien sabiamos como al tiempo que los moros del Alpuxarra se leuantaron quebraron la puente de Tablata y dize que tiene mucha nesçesydad de la hazer o adobar para .... e proveymyento desta dicha çibdad y de sus Alpuxarras a nos fue suplicado e pedido por merçed sobre ello les mandasemos poner con justiçia mandando que cada persona que por la dicha puente pasase pagase un maravedi e cada bestia otro maravedi lo qual se cobrase por tiempo de tres años y sy algun dinero sobrase que fuese para el reparo de los camynos de las Alpuxarras porque los anexos son pocos y no bastan para ello e como la nuestra merçed fuese lo qual visto en el nuestro consejo fue acordado que .... esta nuestra carta por vos en la dicha fizo e nos tovymoslo por bien porque vos mandamos que luego que con esta nuestra carta fueres requerido vayays a ver por vistya de ojos la dicha puente tomando para ello maestros e personas espertas que sepan de la dicha obra e asy vista ayays vuestra ynformaçion e sepays la verdad que es la neçesidad que esta çiudad e su tierra e los de la comarca tienen della e que maravedis costara hazer e reparar la dicha puente e que concejos de la comarca resçiben benefiçio en que se haga e repare e que maravedis debe pagar e esta çibdad e cada uno de los dichos concejos segund al benefiçio que en hazer la dicha puente resçiben asy lo que asy se oviere de gastar en la dicha puente se debe pagar de los propios desa dicha çibdad e de las dichas villas e lugares de la comarca o por repartimyento o por sysa e sy tiene propios con que lo poder pagar e de todo lo que vos vieredes que se debe aver en la dicha ynformaçion la ayays e avida respuesta e limpia firmada de vuestro nonbre signada del escribano ante quyen pasare con vuestro paresçer de lo que en ello se dize proveer sellado en manera que fagase la taed o enbiad ante nos al nuestro cnsejo para que la mandemos ver a vista se proveer en ello lo que fuere justiçia e no fagades en de al so pena de la nuestra merçed e de diez myll maravedis para la nuestra camara. Dada en la çibdad de Toledo a diez e nueve dias del mes de junio año del nasçimiento de nuestro saluador Ihesuchristo de myll e quinientos e dos años.

DOCUMENTO 3:

HURTADO DE MENDOZA, Diego: *Guerra de Granada*, Madrid, 1986.

Fecha: 1569

Contexto: Guerra de las Alpujarras.

"*Estando las cosas en estos términos vino Aben Humeya con la gente que tenía sobre Tablate, y trabando con don Diego de Quesada una escaramuza gruesa, cargó tanta gente de enemigos, que le necesitó a dejar la puente, y retirarse a Durcal. Estas razones y el caso de don Diego fueron parte para que el Marqués con la gente que se hallaba, saliese de Granada a resistirlos, hasta que viniese más número con que acometerlos a la iguala; dejando proveído.a la guarda y seguridad de la ciudad y Alhambra a su hijo el conde de Tendilla por su teniente; al corregidor el sosiego, el gobierno, la provisión de vituallas, la correspondencia de avisar al uno y al otro, con el presidente, de cuya autoridad se valiesen en las ocasiones. Salió de Granada a los tres de febrero con propósito de socorrer a Orgiba: vino a Alhendín y de allí al Padul. La gente que sacó fueron ochocientos infantes, y doscientos caballos; demás de éstos, los hombres principales, que o con edad o con enfermedad o con ocupaciones públicas no se excusaron, seguíanle, mirábanle como a salvador de la tierra, olvidada por entonces o disimulada la pasión. Paró en el Padul pensando esperar allí la gente de la Andalucía sin dinero, sin vitualla, sin bagajes: con tal poca gente tomó la empresa; pero la misma noche a la segunda guardia oyéndose golpes de arcabuz en Durcal, creyendo todos que los enemigos habían acometido la guardia que allí estaba, partió con la caballería: halló que sintiendo su venida por el ruido de los caballos en el cascajo del río, se habían retirado con la oscuridad de la noche, dejando el lugar y llevando herida alguna gente; y el Marqués para no darle avilanteza tornando al Padul, acordó hacer en Durcal la mesa. En tiempo de tres días llegaron cuatro banderas de Baeza con que crecía el Marqués a mil y ochocientos infantes, y una compañía de noventa caballos; y teniendo aviso del trabajo en que estaban los de Orgiba, y que Aben Humeya juntaba gente para estorbarle el paso de Tablate, salió de Durcal.*

Entre tanto el conde de Tendilla recibía y alojaba la gente de las ciudades y señores en el Albaicín; y porque no bastaba para asegurarse de los moriscos de la ciudad y la tierra, y proveer a su padre de gente; nombró diez y siete capitanes, parte hijos de señores, parte caballeros de la ciudad, parte soldados, pero todos personas de

crédito: aposentólos, y mantúvolos sin pagas con alojamiento y contribuciones. El Marqués dejando guardia en Durcal, paró aquella noche en Elchite, de donde partió en orden camino de la puente; y habiendo enviado una compañía de caballos con alguna arcabucería a recoger la gente que había quedado atrás, para que asegurasen los bagajes y embarazos, y mandado volver a Granada los desarmados que vinieron de la Andalucía, ***tuvo aviso que los enemigos le esperaban, parte en la ladera, parte en la salida de la misma puente, y la estaban rompiendo****. Eran todos casi tres mil y quinientos hombres, los más de ellos armados de arcabuces y ballestas, los otros con hondas y armas enhastadas: comenzóse una escaramuza trabada; mas el Marqués visto que remolinaban algunas picas de su escuadrón, arremetió adelante con la gente particular de manera, que apretó los enemigos hasta forzarlos a dejar la puente, y pasó una banda de arcabucería por lo que de ella quedaba entero.*

Con esta carga fueron rotos del todo, retrayendose en poca orden a lo alto de la montaña. Algunos arcabuceros llegaron a Lanjarón, y entraron en el castillo que estaba desamparado: ***reparóse la puente con puertas, con rama, con madera que se trajo del lugar de Tablate, por donde pasó la caballería: el resto del campo se aposentó en él sin seguir los enemigos, por ser ya tarde y haberse ellos acogido a lo fuerte, donde los caballos no les podían dañar****. El día siguiente dejando en la puente al capitán Valdivia con su compañía para seguridad de las escoltas que iban de Granada a la Alpujarra por ser paso de importancia, tomó el camino de Orgiba donde los enemigos le esperaban al paso en la cuesta de Lanjarón; y habiendo sacado una banda de arcabucería con algunos caballos, mandó a don Francisco su hijo, que con ellos se mejorase en lo alto de la montaña, yendo él su camino derecho sin estorbo; porque Aben Humeya con miedo que le tomasen los nuestros las cumbres que tenía para su acogida, dejó libre el paso; aunque la noche antes había tenido su campo enfrente del nuestro con muchas lumbres y música en su manera, amenazando nuestra gente y apercibiéndola para otro día a la batalla"* (Libro I, p.50-51)

DOCUMENTO 4:

HENRÍQUEZ DE JORQUERA, Francisco: *Anales de Granada*, 1643, Edición de Antonio MARÍN OCETE, 1934, ed. facsímil estudio preliminar y nuevos índices por Pedro GAN GIMÉNEZ y Luis MORENO GARZÓN, Granada 1987.

Fecha: 1610

Contexto: Expulsión de los moriscos del reino de Granada.

"*Pregonose el bando de la expulsión en la ciudad de Granada en dies y nuebe de enero deste dicho año, reserbando en Granada y su reino las casas ilustres de los cavalleros nobles y otros hijos de algo, descendientes de moros; y para que la expulsión de la dicha ciudad de Granada se hiciese quieta y pacificamente se puso en la puente de Tablate, entrada de las Alpujarras, una plaça de armas de gante de a cavallo de las costas del dicho reino de Granada*" (vol.I p. 565).