

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

Puente de Zuazo, Puente-Puerta, Puente-Lugar.

• RAFAEL SERRANO SÁSETA

«...ca cuando la mar non pudiesedes passar, carrera aviades por la Puente.»¹

«En la Sección de Marina manifesté el conocimiento que tenía de la Isla de León y La Carraca y la importancia de defender esos puntos, pues, perdidos, lo sería la ciudad de Cádiz...»²

Hasta 1969, año en el que se inaugura el puente José León de Carranza sobre la bahía de Cádiz, la única forma de acceder a la isla gaditana, sin tener que subir a un barco, era a través del viejo puente. Entre el tómbolo arenoso sobre el que se asientan las ciudades de Cádiz y San Fernando y la “tierra firme” corre el Caño de Sancti Petri, una entrada trasera y alternativa a la bahía, muy utilizada como vía de tráfico marítimo en la antigüedad. Las fuertes corrientes hacían de este curso de agua un accidente natural infranqueable y por tanto un elemento de defensa, pero también de aislamiento de la isla gaditana.

La importancia estratégica que ha tenido este puente a lo largo de la propia historia de la ciudad de Cádiz debería ser manifiesta. Al menos desde que en 1994 fue legalmente declarado como “sitio histórico”. Sin el puente, el desarrollo integral de ese tómbolo arenoso habría sido radicalmente diferente. Nos veríamos tentados a confirmar la idea de Martin Heidegger: Si aquí hay un lugar es porque el puente lo ha construido. «No es el puente el que primero viene a estar en un lugar, sino que, por el puente mismo, y sólo por él, surge un lugar.»³ Afirmación que debería ser entendida literalmente si en nuestro estudio comprendiésemos cómo se articula interiormente la isla a partir de ese vínculo, cómo el puente mismo se constituye en germen de crecimiento urbano. Del puente mismo al *Castillo del lugar de la Puente*, (o castillo de San Romualdo), y del castillo, -que deviene centro, que genera actividad en su entorno, que levanta la figura de la protección y el resguardo-, a la aldea, a la reunión de aldeas -o alfoz, el *Concejo del Castillo de la Puente*-, entidad relacionada estrechamente a la ciudad de Cádiz, que

sufrirá ya una primera gran destrucción en 1369, con motivo de la guerra castellano-portuguesa. De la conversión del lugar esquilmado en señorío a su renacer como ciudad que crece a lo largo de un camino que sale del castillo -la actual calle Real-, hasta que en 1769, Carlos III traslada allí el Departamento de Marina. Desde entonces se conoce a esta aldea-embrión como Villa de la Real Isla de León. El título de ciudad de San Fernando no vendrá hasta el 27 de noviembre de 1813.

Por si no bastase con estos hechos, en los que vemos el puente claramente en el origen de un desarrollo, existen leyendas antiguas que confirman una determinada *fertilidad* del lugar, no solo de orden urbanístico o industrial, sino incluso de orden natural. Tras el estudio de textos latinos antiguos de Solino, Plinio el Viejo o Pomponio Mela, Juan Bautista Suárez de Salazar, en su obra *Grandezas y antigüedades de la isla y ciudad de Cádiz* (1610), afirma que en tiempos pasados, los atunes entraban en la bahía para ir a desovar en la corriente del caño «donde hoy está la puente de Zuaço». A la altura de la punta de San Felipe estos grandes peces eran atrapados, de ahí que en este punto existiesen en su época «los cientos y ruinas de las casas, y pilas, donde se recogían y salaban los atunes.»⁴ Ni que decir tiene que no es el puente en sí el que aquí posee la cualidad mágica de *genius loci*, como se desprende del texto de Heidegger, sino el propio caño de Sancti Petri, manantial vivo y poderoso que da vida tanto al hombre y a su historia, como a sus recursos pelágicos. El aprovechamiento pesquero de estas aguas se asocia desde la Antigüedad a la extracción de sal para conservación en las marismas del islote, por lo que hay una cadena de fertilidades caño/puente - pesca/atunes - sal/salinas, que confirma la importancia seminal del enclave, incluso para la explicación del mismo como espacio productivo.⁵ En cualquier caso, junto con la explotación productiva misma del suelo, de la sal, del mar, el puente es uno de los primeros elementos del lugar. Se construye sobre los pilares bien cimentados de un puente-acueducto romano que suministraba agua dulce a la ciudad de Gades. Como en otros ejemplos similares, la poderosa estructura romana adquiere una condición cercana a la de un elemento natural más sobre el que se construye posteriormente con garantías de estabilidad. Hemos visto

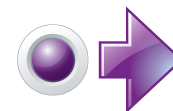
1. Fragmento de una disposición de Alfonso X de Castilla en 1270. El rey pretende centralizar la administración de justicia en la alcaldía de Cádiz, pese a las excusas de los alcaldes de otros municipios del entorno de la bahía, que se niegan a desplazarse a la capital cuando hay mala mar. (Salvador CLAVIJO Y CLAVIJO, *La ciudad de San Fernando: Historia y espíritu*, 1961, Cádiz, p. 116.)

2. Almirante Antonio de Escaño y García de Cáceres, segundo jefe de la escuadra española en Trafalgar a las órdenes del Teniente General don Federico Gravina, citado en José de VARGAS PONCE, *Servicios de Cádiz de MDCCCVIII a MDCCCXVI*, Cádiz, 1818, p. 24.

3. Martín HEIDEGGER, “Construir Habitar Pensar” (1954), en *Conferencias y artículos*, 1994, Serbal. Barcelona.

4. Juan Bautista SUAREZ DE SALAZAR, *Grandezas y antigüedades de la isla y ciudad de Cádiz*, Clemente Hidalgo, 1610, Cádiz, p. 75

5. Cfr. C. ALONSO, F. J., GRACIA y L. MENANTEAU, “Las salinas de la Bahía de Cádiz durante la Antigüedad: visión geoarqueológica de un problema histórico”, en *Spal*, nº12 (2003), Universidad de Sevilla, pp. 317-332.



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

Puente de Zuazo, Puente-Puerta, Puente-Lugar.

● RAFAEL SERRANO SÁSETA

palacios renacentistas construidos sobre los restos de grandes teatros, residencias papales encaramadas a grandiosas tumbas imperiales, ciudades enteras que se abrigan en el interior de un anfiteatro o, como en este caso, puentes que se apoyan sobre los cimientos rocosos de acueductos que fueron echados en la viva, poderosa y también difícil corriente del caño, hace dos milenios.

Convendría valorar en su justa medida la influencia que tiene sobre estos edificios el hecho de calzar zapatos tan nobles, de encaramarse a hombros de gigantes. No ya solo porque reciben la misma armonía dimensional, sino porque heredan una suerte de equilibrio estable que tiene ese mismo origen telúrico. Nos lo viene a confirmar también el filósofo alemán en otra página de su obra. Aunque se refiere en realidad a un templo griego, lo que dice es perfectamente aplicable a nuestro objeto de análisis: «El edificio en pie descansa sobre el fondo rocoso. Este reposo de la obra extrae de la roca

lo oscuro de su soportar tan tosco y pujante.» Y de aquí, probablemente la explicación de la centralidad del puente como cosa que construyéndose genera “lugar”, -es decir, asentamiento humano, actividad productiva y de intercambio, trasiego comercial, comunicación...-: Se constituye en punto referencial de un espacio, figura impertérrita sobre un fondo de movimiento al que también contribuirían los condicionantes propios del paisaje: «Lo inmovilizable de la obra contrasta con el oleaje del mar y por su quietud [el templo, en nuestro caso el puente], hace resaltar su agitación.»⁶

La dinámica continua de las corrientes, tanto las humanas como las de las mareas, conformarían bajo y sobre el puente un paisaje com-

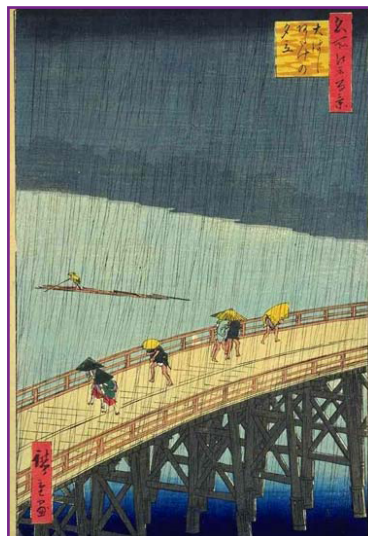


Fig. 1: Hiroshige. Puente de Shin-Ohashi bajo la lluvia. (1856-1858)



Fig. 2: Puente de Eitabashi (1830). El único lugar donde el denso tejido urbano de la antigua ciudad de Edo se abre un poco es en las cabezas de puente. En esta cultura, el puente y sus inmediaciones cumple la misma función que las plazas y los foros en la cultura occidental.

pletado incluso desde la óptica de los valores estéticos. En este sentido es oportuno el recurso a Georg Simmel. El puente en general, como afirma el sociólogo berlinés, es una expresión construida y material del anhelo del hombre por unir las cosas que han sido separadas por la naturaleza: Las dos orillas del río que cruza. «El puente se convierte en un valor estético en tanto que no solo lleva a cabo la ligazón de lo separado en la realidad para la satisfacción de fines prácticos, sino en la medida en que lo hace de una forma inmediatamente visible. El puente da a los ojos la misma ocasión de ligar las partes del paisaje, como se la da a la realidad práctica de los cuerpos. La mera dinámica del movimiento, en cuya realidad correspondiente se agota el “fin” del puente, se ha convertido en algo visible-perdurante.»⁷ En este sentido es en el que percibimos lo pictórico o pintoresco del puente en el paisaje, agente de unificación de los elementos naturales bajo una forma construida por el hombre, rotunda y reconocible.

Que el puente se convierta en o adquiera un valor estético parecería estar apelando a una determinada función como hito visual. El buen puente debería verse, avanzar sobre su condición de cuerpo yacente, explicar su salto en la dimensión vertical. En las viejas estampas de Hiroshige en que representa los puentes de madera de Edo, no es ni mucho menos excepcional que estos

6. Martin HEIDEGGER, “El origen de la obra de arte” (1952), en *Arte y poesía*, 1958, FCE, México D.F., p. 71.

7. Georg SIMMEL, “Puente y puerta” (1957), en *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*, 2001, Península, Barcelona, p. 47.



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

Puente de Zuazo, Puente-Puerta, Puente-Lugar.

● RAFAEL SERRANO SÁSETA

aparezcan cortados por el encuadre elegido por el artista, como sucede en la que copió Van Gogh en 1887, donde el puente de Shin-Ohashi, bajo la lluvia, cruza la escena de un lado a otro sin que podamos ver de dónde arranca y hacia dónde va (fig. 1). Esta forma de representar el puente, como una estructura aislada de tierra firme, que parece zozobrar bajo el chaparrón, más como un barco, un pantalán o una barcaza que como un puente, debió ser una de las razones por las que esta imagen, ciertamente enigmática, atrajo la atención del pintor holandés. Si la razón de ser del puente son las orillas del río que une, como nos indica el texto de Simmel ¿Por qué la representación las desprecia? El artista se abstrae del principio y del final y se queda únicamente con el proceso en sí. Ni el impulso ni la caída, la postura del vuelo congelada en el aire. Lo que con el camino, proceso por naturaleza más prolongado, parece menos extraño –la representación del camino por el camino, prescindiendo de la representación de las ciudades que une-, con el puente produce perplejidad. Frente al camino, almacén del mapa, el puente adquiere un estatus de objeto de referencia.

En estos puentes de Edo, -cimbras de descomunales arcos de lomos bien abombados-, la cabeza de puente es casi siempre un claro que queda sin construir en la densa ciudad que se agolpa en los márgenes del río Sumida. En materia de espacio público urbano, la cultura tradicional nipona es sucinta. Estos claros sin forma, a la salida y entrada de los puentes, harán las veces de lo que son plazas y foros en la cultura occidental. Espacio del encuentro humano, construcción de lugar otra vez. El ciudadano de Edo utiliza el puente, hito visual, para marcar un punto de sociabilidad: la cabeza de puente, único lugar vacío y flexible (fig. 2). Se entiende entonces mejor la intención de la estampa que comentamos. Es el objeto en su abandono de monumento, tras el velo del aguacero y en absoluto el retrato costumbrista de la actividad humana que genera a uno y otro lado.

La lógica del puente Zuazo es precisamente la contraria. Su aparente humildad formal, función pura, queda inmediatamente explicada como contraposición a este ensimismamiento del proceso por el proceso. Sin aspavientos, una vez resuelta la hazaña técnica, el puente se construye a sí mismo sobre una y otra orilla. El puente-fortaleza o la fortaleza-puente sigue

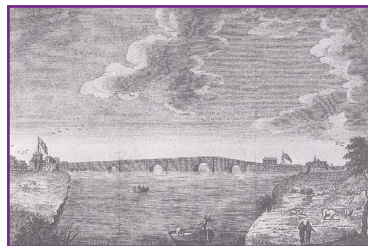


Fig. 3: Puente de Zuazo, Viaje de España, Biblioteca Nacional, Madrid.

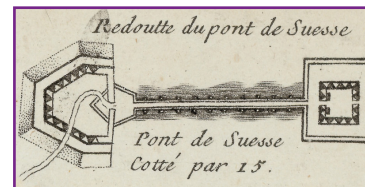


Fig. 4: Beaurain, Plan de la baye et ville de Cadis de la riviere de St. Lucas de Barameda de ses environs (1750). Detalle de la Redoute du Pont de Suesse. El puente se representa junto con las cabezas de puente fortificadas que defienden esta estructura tan valiosa.

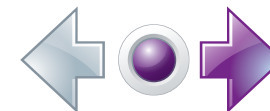
de Simmel entre los conceptos de “puente” y “puerta” debe ser por tanto sometida a ciertos matices. Todo puente tiene algo de puerta.⁹ En relación a esta ambivalencia, en cambio, sí podemos ver un paralelismo entre el ejemplo oriental que hemos puesto y el de Cádiz. El puente es la imagen del vínculo, mientras que la imagen de la puerta difiere con respecto a la posición del conmutador. Abierta, la puerta es también imagen de unión. Cerrada, en cambio, lo es de separación. Cerrada a calicanto, acorazada, pertrechada tras las amenazantes baterías, la puerta que es el puente de Zuazo se convierte en objeto de codicia, metáfora de la acorazada ciudad-presidio en que se convertirá Cádiz a lo largo de su convulsa historia. ¿Qué riquezas albergará esta ciudad que protege tan celosamente sus entradas? ¿Qué importancia estratégica se le dará a ese puente para que se haya convertido en una verdadera fortaleza? Con su horizontalidad, este puente confirma la horizontalidad del paisaje, sacrificando esa otra función de hito visual de la que pasan a hacerse cargo sus defensas fortificadas, bastante más masivas.

En todo caso, durante el episodio heroico de resistencia frente al asedio francés a comienzos del XIX, episodio sobre el que pivota la historia moderna de la ciudad, la forma más expeditiva que encuentra el «*populacho, ciego de miedo con la aproximación del peligro*»¹⁰, de obstaculizar el saqueo, cuando siente ya cercano al enemigo, es cerrar definitivamente esa

8. Jinnai HIDENOBU, Tokyo, a spatial anthropology, 1985, University of California Press, Los Angeles, p. 78.

9. Convendría llegar a saber si también es cierto lo contrario: “Toda puerta tiene algo de puente”.

10. Sabina de ALVEAR y WARD, Historia de don Diego de Alvear y Ponce de León, brigadier de la Armada, 1871, p. 178.



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

Puente de Zuazo, Puente-Puerta, Puente-Lugar.

● RAFAEL SERRANO SÁSETA

puerta de hoja horizontal, desmontando directamente los sillares del ojo central del puente. Pese a que la operación, dirigida por el gobernador militar de la isla de León, Francisco Javier de Uriarte y Borja en 1809, se hace con relativo cuidado, numerando las piezas para proceder a su reconstrucción, el ojo grande del puente no volverá a situarse en su lugar hasta mucho después. (fig. 5)

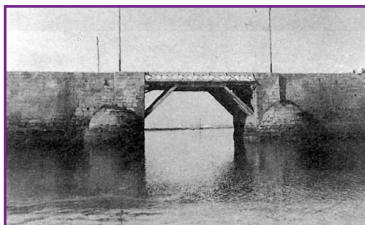


Fig. 5: El puente de Zuazo sin su ojo central, cubierto con una plataforma de madera levadiza en 1895.

La cartografía subjetiva y la deducción de significados asociados al puente.

La falta de precisión y de rigor que observamos en las representaciones cartográficas anteriores a los geógrafos franceses ilustrados o a personajes del gremio tan importantes como el cosmógrafo y marino gaditano Vicente Tofiño de San Miguel (1732-1795), se compensa a veces con una valiosísima ventaja. La mano subjetiva del artista modela el mapa a partir del conocimiento puramente humano y de proximidad que tiene de la región. Da o quita tamaño a los acontecimientos del territorio, endereza líneas de costa y aleja o acerca predios, en función de cómo aquellos acontecimientos son vividos cotidianamente por los propios habitantes, o en todo caso en función de cómo el cartógrafo *sueña* con el lugar. Al trazar los planos de su ciudad ideal en torno a las salinas de Arcs-et-Senans, Claude-Nicolas Ledoux modificó la topografía del lugar para ocultar en el paisaje, como si se tratase de un jeroglífico, las siluetas de los animales que, según Vitruvio, debían estar presentes en la fundación de una ciudad: la liebre, el cangrejo, la ballena y el perro. La observación precientífica del territorio concluye en una representación en la que el territorio se convierte en soporte de transmisión de conocimientos complementarios sobre el lugar. El mapa subjetivo destila entonces una poética que nos sirve, en nuestro caso para sopesar la importancia relativa de los agentes que componen la escena. Si tal baluarte o tal puente se representan con un tamaño monstruosamente grande con respecto a

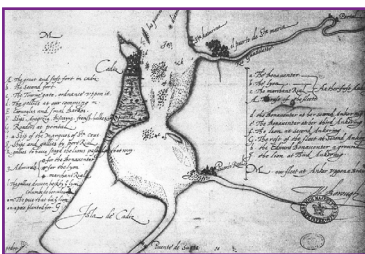


Fig. 6: Plano de Francis Drake en el ataque de Cádiz (1587)

otros elementos geográficos, no solo es con el fin de mejorar la visualización de esos elementos. Tampoco es ni mucho menos la única razón la falta de rigor dimensional ni la carencia de instrumentos científicos de medición. El tamaño de ese baluarte es, en el subconsciente del artista, proporcional a la ferocidad de su batería, a lo inexpugnable de su plaza. El, en términos relativos, exagerado detalle con el que se representa ese puente, responde también al valor histórico y de memoria del paisaje que el artista da a dicho elemento.

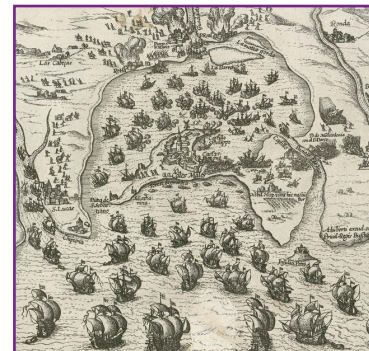


Fig. 7: L'an 1596 le 30 juing sont les Hollandois et Anglois comme amis entres au rivaige de Cales Males. Grabado de Adriaen Hubertis. (1596).

en estas representaciones cartográficas, el mar es lo activo, lo que se mueve, la figura sobre el fondo más inerte de la tierra.

De ahí que el juego narrativo de lo exterior que da paso a un interior, no se ejerza tanto en la dialéctica continente-isla, sino en la dialéctica mar abierto-bahía. La bahía es entonces el seno materno, la concavidad protectora y uterina que es violada por los enjambres de navíos amenazantes, como parece deducirse de una de las primeras representaciones cartográficas del lugar, la realizada en 1587 por Sir Francis Drake. En una imagen abstracta y esquemática como esta, el caño de Sancti-Petri se asimila a un tubo de evacuación anillado por nuestro puente, último acontecimiento de una secuencia en profundidad, desde fuera hacia dentro. (fig. 6) Cádiz es un ejemplo paradigmático de ciudad portuaria forjada sobre los bienes y males del comercio marítimo, en este caso la carrera de Indias y del universo de lo militar. Ambas vertientes no están ni mucho menos desconectadas. En cualquier caso de los planos de naturaleza militar, que son los que más

La cartografía gaditana se hace, como es de rigor, desde el mar y no desde la tierra. El mapa suele ser siempre una hipótesis de línea de costa, que se dibuja en el reconocimiento de toda su riqueza formal de entrantes y salientes, y en la que el marrón y el azul acaban poseyendo una superficie aproximadamente similar. Sin embargo, si uno de estos dos campos acoge la actividad humana, siempre es el azul. La actividad terrestre, de existir, viene derivada del acontecimiento bélico, que preparan las flotas de navíos en formación de ataque. Por lo general,



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

Puente de Zuazo, Puente-Puerta, Puente-Lugar.

● RAFAEL SERRANO SÁSETA

abundantemente ilustran la ciudad, pueden deducirse naturalmente datos que trascienden la consideración de la ciudad como plaza a defender o a atacar. En la ilustración que realiza el grabador flamenco Adriaen Huberti del episodio de asalto, toma y saqueo de Cádiz llevado a cabo entre junio y julio de 1596 por una escuadra anglo-holandesa compuesta por 180 navíos al mando del Conde de Essex, algunos elementos terrestres, como el puente o los castillos tienen mucha mayor presencia que en el plano de Drake. (fig. 7) Lo que pretende la ilustración es reunir en un solo momento los dos episodios de la toma del lugar: el marítimo y el terrestre. La entrada de los galeones y la aniquilación de la flota local, por una parte, y por otra el desembarco del Conde de Essex atacando el castillo de San Lorenzo del Puntal, el corte del puente de Zuazo, para impedir la llegada de ayudas a la ciudad por vía terrestre y el asedio al Castillo de La Puente. Lo terrestre es visto entonces casi exclusivamente como yermo campo de batalla. Las mayores concentraciones de regimientos en lucha marcan con sus manchas los puntos fuertes del tablero de juego. (fig. 8)

Incluso los escasos gestos del dibujo que parecen desviarnos de la narración puramente bélica, aportando datos puntuales sobre las actividades agrícolas de la zona, rinden servicio indirecto a la explicación de todos los detalles del episodio. Una representación gráfica muy esquemática de los viñedos existentes entonces en la isla de León, se acompaña de una etiqueta que dice: *Nobis. Hisp. vina hic nascitur.* (fig. 8) En efecto, las crónicas dan cuenta de la importancia que acaba cobrando para la operación de ataque la presencia del vino excelente que se atesora ese verano en las bodegas gaditanas. El cronista inglés William Slingsby, citado por José Antonio

Calderón Quijano en su texto titulado *Versiones inglesas de los ataques anglo-holandeses a Cádiz*, 1596 y 1625 da cuenta de las importantes bajas que produjo el vino del lugar, confiscado por los regimientos que tuvieron que cruzar la isla para ir al Lugar de la Puente.¹¹ Posiblemente el hecho fuese determinante en el definitivo abandono de la operación por parte de



Fig. 8: Detalle de la figura 7.

los asaltantes, razón de fondo por la que Huberti lo refleja en su mapa. Con mucha frecuencia encontraremos en otros mapas la representación somera de los canales de las salinas existentes a uno y otro lado de Sancti-Petri. Los terrenos de marismas constituyen igualmente obstáculos importantes al avance por tierra de contingentes militares. El episodio del intento de asalto a la ciudad se repetirá con muchos paralelismos en 1625 y en la descripción cartográfica que esta vez se lleva a cabo, parece querer dejarse aún más clara la imagen ficticia de la bahía como un espacio en profundidad, que engulle y que termina en el remate final del caño y de su puente, puerta principal a la que todos los caminos, incluso los marítimos, conducen. En 1634 está fechada la ilustración pictórica de este episodio que realiza Francisco de Zurbarán y que viene a insistir en la idea de la profundidad. Adentrarse por mar en la bahía es someterse a severas pruebas, que el fuego cruzado de baluartes nos reserva, hasta llegar a ese punto del fondo, defendido como una joya preciosa, apenas visible, velada en la lejanía, idealizada. (fig. 9)



Fig. 9: La defensa de Cádiz, Francisco de Zurbarán, 1634. A la derecha un detalle del cuadro en el que se representa la figura idealizada del castillo y el puente.

La armada inglesa, compuesta esta vez por 105 navíos, al mando de Lord Cecil, vuelve sin embargo a tomar como punto de desembarco el castillo del Puntal. En el plano del geógrafo Pedro de Texeyra, la línea de costa termina deformándose ampliamente para que este punto, en realidad muy

11. José Antonio CALDERÓN QUIJANO, *Versiones inglesas de los ataques anglo-holandeses a Cádiz*, 1596 y 1625, 1985, Caja de Ahorros de Cádiz, Cádiz, p. 43.



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

Puente de Zuazo, Puente-Puerta, Puente-Lugar.

● RAFAEL SERRANO SÁSETA

alejado, venga a aproximarse lo más posible al Lugar de la Puente. (fig. 10) Ya en tierra, uno de los mandos ingleses, el hijo de Sir Conyers Clifford, pierde al parecer la vida desoyendo las instrucciones que habían sido dadas de dirigirse a la ciudad. Con los regimientos bajo su mando, «se fue al puente, a doce millas de distancia, sin necesidad». ¹² No es tanto que el puente fortificado ocupe un lugar central, sino que actúa más bien como un fondo hacia el que todo converge, y que termina atrayendo fatalmente hacia él como una trampa mortal a todo aquel que se aventura en la bahía, desde los galeones de asaltantes hasta los atunes que vienen a desovar, o que son perseguidos por sus depredadores naturales, cayendo en la trampa de Sancti-Petri, como cuenta Agustín de Horozco en su *Historia de la ciudad de Cádiz*. ¹³

Si admitimos, como parece deducirse de estos planos, que el puente-puerta actúa en el imaginario del cartógrafo como la puerta que desde el mar da acceso a la tierra; si admitimos por tanto que el puente-lugar termina siendo puerta, por así decirlo, en diferentes dimensiones, -del medio líquido al terrestre, pero también de la “tierra firme” a la isla-, no nos debe extrañar que los espacios geográficos que lo preceden y lo anteceden resulten categorizados por la secuencia o secuencias de reconocimiento del lugar que el puente mismo propone, como agente de su propia construcción histórica. Ante *El Puente* -único- de este *Lugar*, la bahía es vestíbulo y la ciudad, situada sobre una plataforma elevada, envuelta en un amurallamiento de nobleza, erizada de baluartes y peligrosas rocas, es lo primero que se presenta inalcanzable al extranjero, pero lo último que pisa, las habitaciones más íntimas de la casa, las que están al fondo.

En la representación cartográfica de la bahía de Cádiz que incluye el pintoresco cartógrafo y mosquetero de Luis XIV Alain Manesson Mallet en su *Description de l'Univers*, de 1683, un “Pont du Sac” se alinea directamente con el brazo peninsular de la isla, en el extremo final del cual, como si de



Fig. 10: Descripción de la Baía de Cádiz sacada del original de Don Pedro de Texeyra, 1625.

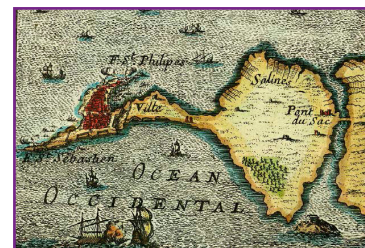


Fig. 11: Baie de Cadix (Alain Manesson Mallet, 1683).

un remate de perspectiva barroca se tratase, aparece la ciudad. (fig. 11) Ese perfil es sin duda heredado de un mapa de comienzos del siglo XVII, debido al cartógrafo de Amberes Georgius Hofnaglius. No cabría mayor expresividad en la intención de vincular puente-puerta y ciudad como miembros de un único organismo. La isla de León se entiende como un gran ensanchamiento vestibular, como una gran *antichambre* de protección, atravesada por el eje casi monumental. Si nos acercamos aún más al detalle de la representación del puente en sí, observaremos que se ha optado por representarlo no tanto como algo construido y autónomo a las orillas sobre las que se apoya, sino como si se tratase de un delgadísimo istmo entre las dos orillas.

En cambio, en la representación de la bahía de Cádiz, -bastante más rigurosa en el trazado de la línea de costa-, que lleva a cabo el “Hidrógrafo del Rey”, el marsellés Joseph Roux hijo, en su *Recueil (sic) des Principaux Plans des Ports et Rades de la Mer Méditerranée*, publicado en 1764, el puente, de tamaño monstruoso, es grapa, tendón entre huesos, materia casi orgánica, aunque claramente puesta en ese punto por la mano del hombre, como artefacto que parece querer impedir que la isla se pierda, que caiga en otras manos. (fig. 12)

Entre estas dos valoraciones diferentes del elemento puente en la representación cartográfica, el puente que se confunde con la naturaleza y el puente como mecanismo que, diferenciándose rotundamente de la naturaleza, viene orgullosamente a subsanar algún defecto detectado en ella, fluctúa en realidad todo un abanico de posturas filosóficas relativas a la relación entre cultura y naturaleza. También es cierto que existe entre estas dos imágenes todo un siglo fundamental en la historia de esta ciudad. Se trata de un periodo en el que la ciudad crece y madura, convirtiéndose toda ella misma en cabeza de puente con América. Sobre todo tras el traslado en



Fig. 12: Baie et Rade de Cadix (Joseph Roux, 1764).

12. José Antonio CALDERÓN QUIJANO, Op. cit., p. 118. (Citando la crónica del propio Lord Cecil).

13. Agustín de HOROZCO, *Historia de la ciudad de Cádiz*, 1598 (edición de Manuel Bosch, 1845), p. 205.



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

Puente de Zuazo, Puente-Puerta, Puente-Lugar.

● RAFAEL SERRANO SÁSETA

1717 de la Casa de Contratación que hasta entonces y desde 1503 estaba en Sevilla. La isla ya no ofrece accesos tan fáciles a sus enemigos. El puente y todo el caño de Sancti-Petri se defienden con baterías amenazantes y se desarrolla enormemente la industria naval a las puertas de la ciudad. La bahía, entendida como un entorno unitario, sigue depositando en ese punto original que es puente y puerta, los instrumentos vitales de una parte de su mayor industria.

La condición de Cádiz como ciudad-puerta, *finis terrae* por la que se sale

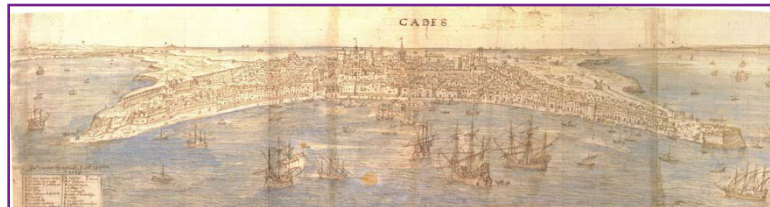


Fig. 13: Cádiz nos recibe desde el mar con los brazos abiertos (Anton van den Wyngaerde, 1567).



Fig. 14: Vista de Cádiz desde Torregorda, con alusión a la recogida de peces en la Almadraba y una escena festiva en primer plano (Civitates Orbis Terrarum, Georgius Hofnaglius, 1575).

de un mundo conocido –el Mediterráneo-, o como ciudad-puerta, puede continuar analizándose en las representaciones paisajísticas que ha inspirado. Si la *veduta* de Sevilla se hace, casi por consenso general, desde el punto de observación privilegiado que es la plataforma fortificada de San Juan de Aznalfarache, la de Cádiz ofrece mayor diversidad de enfoques. Esto es quizás debido, entre otras razones, al hecho de que en la cercanía inmediata a la ciudad no se disfruta de un punto lo suficientemente elevado como para ofrecer otra cosa que no sea un paisaje horizontal, más plano, más cercano al alzado arquitectónico que a la panorámica aérea de carácter urbano. Pero independientemente de la altura ¿Cómo representar la ciudad? ¿Desde el mar, como puerto acogedor que nos recibe con los brazos abiertos? ¿Desde tierra, entendiendo la ciudad casi como barco a punto de zarpar? La primera de las opciones ofrece ejemplos hermosos como el de Anton van den Wyngaerde (1567), pero para nuestra propia temática nos interesan posiblemente más los ejemplos correspondientes a la segunda opción. (fig. 13) La *veduta* desde tierra se adapta a la perfección a un formato convencional validado en la mayoría de las ciudades europeas representadas por estos artistas. La ciudad queda al fondo y el primer plano, de terrenos incultos extramuros, es ocupado frecuentemente para explicaciones más detalladas de la economía y la sociedad a la que se hace referencia. En el caso de Sevilla, el lazo del río Guadalquivir y su actividad frenética completan el perfil armonioso de las nobles arquitecturas que se representan tras las murallas.

Para sus vistas de Cádiz, Georgius Hofnaglius escoge dos puntos que corresponden a su entrada o comienzo y a su final. Torregorda, punto donde el camino de acceso hasta la ciudad desde el puente Zuazo alcanza finalmente el borde marítimo y gira para encarar el delgado brazo de tierra final que lleva hasta la Puerta del Muro, sería el punto de comienzo. El castillo de San Sebastián, «*vulgo fin del mundo*», como dice la leyenda del grabado, obviamente el final. Entre un punto y otro se estira Cádiz. Ambos extremos figuran con la misma relevancia en la descripción que Agustín de Horozco hace del lugar en las primeras páginas de su *Historia de la ciudad de Cádiz* de 1598.¹⁴ En las imágenes de Hofnaglius, sin embargo hay una



Fig. 15: Vista de Cádiz desde la punta de San Sebastián (Gades ab occidentis insulae partibus, Georgius Hofnaglius, 1564).

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

Puente de Zuazo, Puente-Puerta, Puente-Lugar.

● RAFAEL SERRANO SÁSETA

carga semántica que caracteriza diferentemente ambos puntos. El fin del mundo es lugar de retiro, de rezo y meditación religiosa. La ermita veneciana se representa dando la espalda a la ciudad. (fig. 15) El otro extremo, el de entrada al mundo, en cambio, es lugar de actividad terrenal. Se ilustra el trabajo en las antiguas almadrabas de Torregorda. Establecido el corral de redes con la marea alta se espera a que baje. El pez queda atrapado y *entra* por esa otra puerta que figuran las dos torres-columnas de Hércules, no sin antes haber ofrecido lucha encarnizada a los hombres que a ella lo empujan.¹⁵ Pero no solo se trata de trabajo, también hay espacio para la actividad festiva o incluso para la estampa folclórica, como en otra vista de Cádiz realizada por el autor aproximadamente desde el mismo punto. (fig. 16)



Fig. 16: Vista de Cádiz desde Torregorda y detalle con un grupo de personas que bailan y tocan instrumentos musicales a las puertas de la ciudad. (Cádiz olim Gades eiusdem nominis Insulae oppidum nobile, portu maris Herculeo freto, temploque memoratum, Georgius Hofnaglius, 1564).

14. Agustín de HOROZCO, Op. cit., p. 2.

15. Idem, p. 199, 200 y 205. Horozco alude a esta lucha entre el hombre y el pez como si tuviera una componente casi épica. En la película Stromboli, de Roberto Rossellini, podemos encontrar una descripción documental fantástica de este mismo episodio de la pesca artesanal de atunes.

Se entiende que Hofnaglius necesita a cualquier precio el símbolo de la puerta en ese punto de acceso, –no solo para atunes, también para personas-, a la urbe gaditana. Como desde el puente de Zuazo la vista de la ciudad habría sido muy forzada, no duda en recurrir a la utilización de dos elementos verticales prácticamente inventados, que simbolizan ese umbral de entrada. La imagen de las dos columnas de Hércules, que la leyenda sitúa sin embargo en el estrecho de Gibraltar, está aquí muy presente como en la mayoría de representaciones que se hacen de Cádiz hasta mediados del siglo XVIII. En la vista general de la bahía de Anton van den Wyngaerde, de 1600 (fig. 17), las torres se ven en la lejanía prácticamente como dos grandes columnas con sus respectivos capiteles. En realidad se trata de dos torres de origen bien diferente. Una de ellas era lo que quedaba en pie de una construcción de la Gades romana que describen algunos textos árabes medievales refiriéndose a ella con los términos torre, faro o almenara. Su altura era de entre 50 y 100 metros y estaba coronada por una estatua de bronce de tres o cuatro metros de altura, representando posiblemente



Fig. 17: Vista de Cádiz en 1600 (Anton van den Wyngaerde). A la derecha, detalle de las columnas y del puente.

a Hércules y conocida como “el ídolo de Cádiz”. Este edificio había sido destruido en el siglo XII, seguramente durante la invasión almohade de Al-Ándalus. Cádiz, gobernada en 1146 por Bel-Maimún, fue al parecer una de las primeras plazas conquistadas.

De la otra torre, la que le da el nombre de Torregorda al lugar, hay referencias ya a principios del siglo XVI. Recibe igualmente el nombre de Torre de Hércules, o bien Torre de la Almadraba. Esta torre convivió con las ruinas



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

Puente de Zuazo, Puente-Puerta, Puente-Lugar.

● RAFAEL SERRANO SÁSETA

de la antigua almenara formando un dúo hasta el 1 de noviembre de 1755, fecha en que resultó destruida por un terremoto. Se entiende entonces esa asimilación de las dos torres a las dos columnas que simbolizan la puerta, persistiendo el mito hasta mediados del siglo XVIII, cuando se publica en Lisboa *El Arte de Navegar* de Pimentel, con una representación de la isla de Cádiz en la que, para ser aún más explícitos, se rotula “columnaz de Hérculez”. (fig. 18)



Fig. 18: Ilha de Cadiz, por Pimentel, mediados del siglo XVIII. A la derecha, detalle de las columnas de Hércules.

Lo cierto es que el acueducto romano, que está en el origen del puente Zuazo y la almenara o antigua torre de Gades, se encuentran estrechamente relacionados. Posiblemente ambos se construyeran en la misma época, es decir, durante el siglo I d.C., cuando la ciudad es próspera y crece su población. Según los textos árabes del siglo XIII correspondientes a Al-Idrisi y a Yakut, «...el acueducto romano terminaba una vez llegado al mar, a seis millas de la ciudad, en el mismo lugar donde estaba situado el edificio de Hércules.» A partir de ese punto, el agua continuaba siendo encauzada hasta el interior de la ciudad a través de un colector de sillares de piedra ostionera machihembrados, como los que aún se conservan.¹⁶

Puente y torre marcan el territorio como puertas reales o simbólicas y como lugares de la industria del atún, ya que las dos almadrabas gaditanas se sitúan, como hemos visto, en estos dos puntos. En el caso de nuestro puente, dicha industria convivirá a lo largo de su historia con un desarrollo de

16. Leonor de BOCK CANO, *El templo de Hércules gaditano: realidad y leyenda*, 2005, Vipren, Chiclana (Cádiz), p. 304.

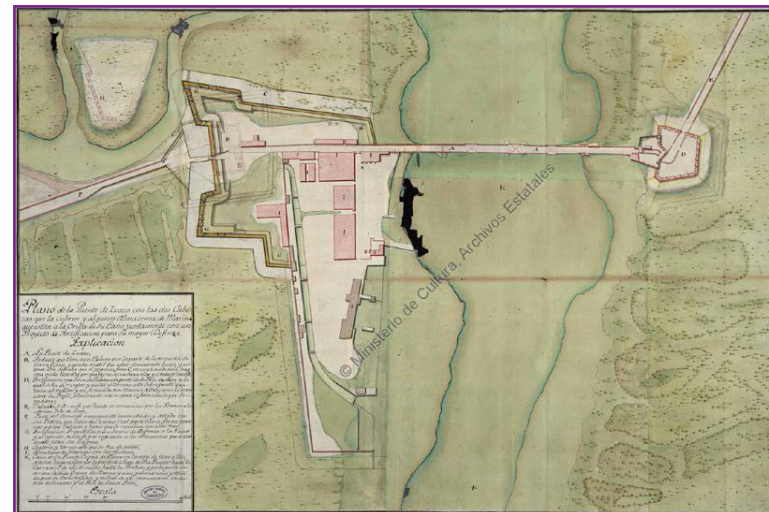


Fig. 19: El Real Carenero en la orilla de la izquierda. (1724) Plano de la Puente de Zuazo con las dos Cabezas que la cubren y algunos Almacenes de Marina que están a la Orilla de su Caño, juntamente con un proyecto de Fortificación para su mayor Defensa.

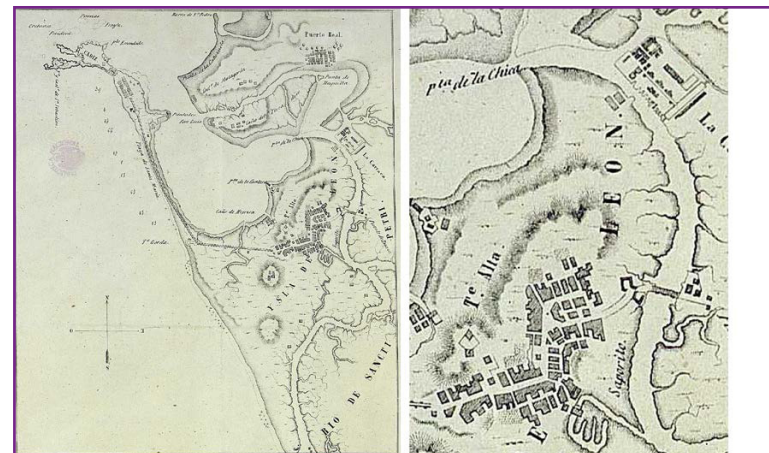


Fig. 20: Cartografía de la bahía de Cádiz en 1880 y detalle con el Puente de Zuazo, la ciudad de San Fernando y la ubicación del Arsenal de la Carraca.



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

Puente de Zuazo, Puente-Puerta, Puente-Lugar.

● RAFAEL SERRANO SÁSETA

primera magnitud de la industria de la construcción naval, en cuyo análisis esta comunicación no pretende entrar ya que desbordaría sus límites. Alrededor de la bahía gaditana llegaron a coexistir varias pequeñas atarazanas, llamadas careneros. El carenero de Sancti-Petri había sido construido en tiempos de los Reyes Católicos, pero su época de esplendor vino con el enorme desarrollo de la marina española durante el reinado de los Austrias. (fig. 19) Cuando los barcos comenzaron a tener un tamaño mayor del que permitía el caño de Sancti-Petri se abordó la construcción del Arsenal de la Carraca, cuya obra, a todo lo largo del siglo XVIII, debe ser entendida como el resultado de una determinada política centrada en la carrera de Indias y el control del estrecho de Gibraltar. (fig. 20) Se consuma así la maduración industrial de un lugar que hemos querido ver construirse y habitarse a partir de un punto de referencia del territorio, tal y como nos había sugerido Martin Heidegger.

